EN GUARDIA

AÑO 2 Para la defensa de las Américas No. 8





ENTREVISTA DE PRESIDENTES

DURANTE los diez últimos años, las Repúblicas Americanas han llegado a comprender cada vez mejor que una suerte común les está predestinada. En un período de crisis mundial aprendieron que ningún país puede alcanzar prosperidad y felicidad, a menos que los demás países las logren igualmente. En un período de guerra mundial pudieron ver claramente que la única defensa segura contra la agresión, radica en la cooperación mutua.

En el transcurso de estos años de crisis, los pueblos y los gobiernos del Nuevo Mundo han llegado a comprenderse mucho mejor entre sí. Los estadistas adquirieron perspicacia para interpretar los problemas de sus vecinos, durante las conferencias celebradas en Buenos Aires, Lima, Panamá, La Habana y Río de Janeiro. En los meses recientes, la comprensión mutua fomentada en dichas conferencias se ha vigorizado por medio de visitas personales entre los jefes de estado. Entre tales visitas figuran las entrevistas del Presidente Ávila Camacho de México y el Presidente Roosevelt de los Estados Unidos, al lado allá y al lado acá del Río Grande, a fines de abril. El President Roosevelt llegó el 20 de abril a la ciudad industrial de Monterrey, situada en la parte septentrional de México, a continuación de una visita a varias fábricas de material de guerra y diversos campamentos de instrucción militar. Cuando el Presidente Ávila Camacho lo recibió en el acantonamiento militar establecido en las afueras de Monterrey, era la primera vez desde 1909 que los jefes ejecutivos de las repúblicas vecinas se entrevistan personalmente. Desde el campamento militar, los dos Presidentes recorrieron en automóvil abierto las calles atestadas de ciudadanos que los aclamaban, hasta llegar al Palacio del Gobierno situado en el centro de la ciudad de Monterrey. Las muchachas mexicanas vestidas con sus trajes típicos arrojaban confetti y flores al pasar los coches. Desde la escalinata del Palacio, los Presidentes presenciaron un desfile militar. Unidades de infantería y de tropas motomecanizadas desfilaron en magnífica formación.



En la primera entrevista de esta clase desde 1909, los dos Presidentes se saludan cordialmente en las afueras de Monterrey

En un banquete celebrado por la noche, los dos Presidentes hablaron por radio a los pueblos de ambos países. Ambos prometieron continuar la guerra hasta lograr una victoria decisiva; ambos consideraron que la política del Buen Vecino en las Américas, constituye un modelo a seguir para la consecución de un mundo mejor después de la guerra.

El Presidente Ávila Camacho demandó la destrucción del aparato militar del Eje, como primer paso ineludible hacia un mundo mejor. Expresó el entusiasmo de su patria por el esfuerzo bélico y subrayó las contribuciones de México en términos de movilización militar, industrial y agrícola. Para el porvenir, previó que México y los Estados Unidos, como vecinos inmediatos, constituirían un vínculo de mutua comprensión entre las culturas de los pueblos del hemisferio.

El Presidente Roosevelt manifestó que el sistema de cooperación internacional ideado en el Hemisferio Occidental se ha convertido en un baluarte de la defensa. Las Américas supieron, declaró, que los días de la explotación de los recursos y del pueblo de un país en beneficio de cualquier grupo de otro país, se acabaron ya para siempre. Ahora se reconoce que el agraviar a una de las repúblicas es agraviarlas a todas.

Después del banquete, los dos jefes ejecutivos se retiraron al coche del ferrocarril donde viaja el Presidente Ávila Camacho, para celebrar la primera de sus conferencias privadas. Al día siguiente fueron juntos hasta Corpus Christi, Texas, para visitar el Centro de Instrucción de la Aviación Naval de los Estados Unidos, donde cierto número de cadetes mexicanos y jóvenes de las demás naciones ameri-

Los Presidentes F. D. Roosevelt y M. Avila Camacho presencian el desfile de tropas mexicanas (izquierda), después de recorrer las calles de Monterrey (abajo)

EN GUARDIA, revista publicada mensualmente para LA OFICINA DEL COORDINADOR DE ASUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., por la Business Publishers International Corp. Redacción, 330 West 42nd St., Nueva York, N. Y., E.U.A. Impresa en 5601 Chestnut St., Filadelfia, Pa. Registrada como artículo de segunda clase en la Oficina de Correos de Filadelfia, Pa., E.U.A., el 8 de abril de 1941, conforme a la ley del Congreso de marzo 3 de 1879, Vol. 2, Núm. 8.



Los soldados mexicanos desfilan ante el balcón donde se halla la comitiva presidencial

PASAJES DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE ROOSEVELT

Confío en que en los días venideros los presidentes de México y de los Estados Unidos se sientan en perfecta libertad de visitarse, hablarse y conocerse mejor, tal como lo hacen los buenos vecinos.

Nuestras dos naciones deben su independencia al hecho de que vuestros antecesores y los míos sostuvieron las mismas verdades como merecedoras de que por ellas se luche y se muera. Hidalgo y Juárez eran hombres de la misma madera de Wáshington y de Jefferson. Era inevitable, por lo tanto, que nuestras dos naciones se encontraran en la misma trinchera en la gran lucha de hoy para determinar si éste ha de ser un mundo de hombres libres o de esclavos.

Las veintiuna Repúblicas libres de las Américas han creado en los últimos diez años un sistema de cooperación internacional que ha llegado a ser un gran baluarte para la defensa de nuestro patrimonio y de nuestro futuro. Ese sistema, cuya eficacia ven ahora hasta los más escépticos, se basa primordialmente en la renunciación del uso de la fuerza y en la consagración de la justicia internacional y del respeto mutuo como norma de conducta que gobierna las relaciones entre todas las naciones.

La voluntad del pueblo mexicano y de sus dirigentes ha hecho posible la producción más completa de materiales de valor estratégico y vitales, tan necesarios para forjar las armas destinadas a derrotar definitivamente al enemigo común.

Al forjar la victoria común nuestros pueblos se están dando cuenta de que alientan comunes aspiraciones. Nuestros pueblos pueden laborar unidos en un empeño común. No olvidemos nunca esta verdad.

Queda aún mucho por hacer a los hombres de buena voluntad a ambos lados de nuestra frontera. El gran pueblo mexicano avanza ya por la senda que conduce a mayores progresos, de manera que todo ciudadano pueda disfrutar del mayor grado posible de oportunidades y de seguridad. El gobierno de los Estados Unidos y mis compatriotas están prestos a contribuir a ese progreso.

Reconocemos la mutua interdependencia de nuestros recursos conjuntos. Sabemos que México desarrollará sus riquezas para el bien general de la humanidad. Sabemos que ya se acabó para siempre la época en que se explotaban los recursos y el pueblo de una nación para beneficio de un grupo en otra nación.

Es hora ya de que todos los ciudadanos de todas las Repúblicas americanas se den cuenta de que la Política del Buen Vecino significa que el agraviar a una de las repúblicas es agraviarlas a todas. Todos hemos reconocido el principio de la independencia. Hora es ya de que reconozcamos también el privilegio de la interdependencia — la interdependencia que existe entre nosotros.



En la radioemisión que tuvo lugar después del banquete en Monte

canas se instruyen al mismo tiempo que los aviadores norteamerica "Desde el punto de vista de la defensa continental y de la unidad propósito, esta clase de instrucción recíproca que estamos realiza tanto en el Ejército como en la Marina con los cadetes de las repúbl hermanas, representa un paso gigantesco hacia el mejoramiento de relaciones del hemisferio," dijo el Presidente Roosevelt al estrecha mano de los cadetes mexicanos en el comedor del centro de instrucc

Después del almuerzo, los dos Presidentes recorrieron en automóvil campos de instrucción, pasando por delante de líneas de trabajadores los aclamaban y de cadetes en posición de firmes. Presenciaron el de gue y aterrizaje de grandes aviones de bombardeo del tipo del servici patrulla, vieron practicar la instrucción militar a una unidad de cad y a otra unidad lanzarse a la carrera por una pista de obstáculos, sie uno de ellos una valla de cuatro metros de altura.

Luego tuvo lugar una revista aérea; multitud de aeroplanos volan gran altura sobre las azuladas aguas del Golfo de México. Los dos Pr dentes, sentados en un automóvil abierto, presenciaron el vuelo de nu rosos aviones, terminando con una exhibición de bombardeo en pic durante la cual, tanto los aeroplanos terrestres como los navales de buques portaaviones se lanzaban en vuelo picado hasta unos 20 me de la superficie del agua, soltando sus bombas simuladas sobre pequeña balsa amarilla. Se consiguieron algunos blancos directos y o cayeron muy cerca del objetivo.

Esta revista fué el último número del programa de las entrevis Habiendo salido de Corpus Christi en el mismo tren, los dos Preside se separaron en la frontera, desde donde el Presidente Ávila Cama



s ejecutivos prometieron seguir la lucha hasta el fin contra el Eje

gresó a México y el Presidente Roosevelt prosiguió sus visitas a las umerosas fábricas de material de guerra ubicadas en esa parte del país.

La entrevista había dado al mundo un ejemplo espectacular del sistema nericano de cooperación, de un sistema de consulta libre y en igual ano, entre las repúblicas, acerca de sus problemas más importantes.

"Todos los problemas existentes entre México y los Estados Unidos n sido discutidos minuciosamente y se ha logrado completo acuerdo bre todos los puntos," manifestó Ezequiel Padilla, Ministro de Relaones Exteriores de México.

"La visita del Presidente Roosevelt fué un gran gesto de solidaridad emocrática, con el cual los dos eximios Presidentes refrendaron la nistad entre México y los Estados Unidos," dijo el Sr. Miguel Alemán, inistro de Gobernación de México. "Así es como funciona la democraa. Consideramos que esta visita tiene una gran importancia histórica."

Esta entrevista ha tenido una significación que rebasa los límites del emisferio. La comprensión mutua y la reciprocidad desarrolladas en s Américas han sido objeto de estudio incesante por parte de los que atan de encontrar una base para la cooperación universal entre las aciones después de la guerra.

Los personajes prominentes de las Naciones Unidas han proclamado que están luchando por conseguir una organización del mundo, basada el decoro, en el derecho internacional y en la justicia humana. En las méricas, donde la estrecha colaboración entre las naciones es ya un echo, los estadistas pueden hallar métodos prácticos para establecer estos rincipios liberales en una escala universal. Están aprendiendo que la idependencia absoluta de cada nación es requisito de toda colaboración.



La Sra. de Roosevelt (izquierda) cambiando saludos con la Sra. de Ávila Camacho

PASAJES DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE ÁVILA CAMACHO

Las circunstancias fijarán a cada uno de nosotros el grado de participación directa en activo combate que este propósito justifica; pero una cosa se halla al alcance de todos: Librar inmediatamente en nosotros mismos lucha contra los males que nos ofenden y nos inquietan en los demás. Una campaña de tan universal extensión no se gana sólo en las trincheras del enemigo, se gana también en el propio suelo, uniéndonos más, trabajando más, produciendo más y elaborando una democracia pura en que nuestros hermanos, nuestros compañeros, y hasta nuestros adversarios descubran una promesa susceptible de dar a su vida un contenido mejor.

México no ha necesitado alterar ni el más leve concepto de su doctrina para encontrarse al lado de las naciones que están luchando por la civilización del mundo y por el bien de la humanidad. Nuestro camino auténtico no ha variado. Nuestro sentido histórico del honor sigue siendo el mismo que se expresó con armas en el pasado para defender nuestro territorio y sostener nuestras instituciones.

Con igual claridad sabemos que las únicas conquistas que las Naciones Unidas sustentarán serán las conquistas morales de dignidad en pensamiento, autonomía en conducta y la superación de la fuerza por el derecho.

Nuestros países no anhelan una simple tregua estratégica obtenida exclusivamente para que incurra otra vez el mundo mañana en las mismas antiguas culpas de ambición, imperialismo, iniquidad y sórdidos privilegios.

Queremos una convivencia limpia de las amenazas perpetuas que emanan de todos los apetitos de hegemonía interior — que según lo advertimos durante el lapso en que este conflicto fué preparado — indujo ciertos sectores a sobreponer intereses de clase al interés de la colectividad y de hegemonía exterior, cuyos resultados constantes son violencia, muerte y la ruina de la cultura.

Para que tal convivencia prospere hemos de aniquilar ante todo la máquina de barbarie que han fabricado las dictaduras.

Para contribuir a la obra de la postguerra, los Estados Unidos y México, están colocados en una situación de posibilidades y compromisos indiscutibles. La geografía ha hecho de nosotros un puente natural de conciliación entre las culturas latina y sajona del continente. Si en alguna parte la tésis de buena voluntad puede ser comprobada con eficacia es precisamente aquí en confrontación de estas tierras próximas.

Nuestros aciertos y nuestras equivocaciones tendrán en lo venidero un significado enorme, porque no representarán nada más que los aciertos o equivocaciones de México y de los Estados Unidos sino un ejemplo, un estímulo o una decepción para la América entera.



En un aeródromo tunecino, un radiotelegrafista dirige el tráfico aéreo desde una torreta transparente de ametralladoras. Esta torreta pertenecía a un avión de bombardeo que quedó totalmente inutilizado



El General Dwight D. Eisenhower, Comandante en Jefe de las fuerzas aliadas en el Norte de Afr disfruta bromeando un rato con sus soldados durante una visita de inspección por los frentes de bat



Tres aviones "Havoc" de bombardeo, volando a toda velocidad por el sector central de Túnez, ra realizar una misión de hostigamiento contra concentraciones del Eje. Van en formación sumame cerrada; únicamente los pilotos muy bien entrenados pueden mantenerse en vuelo a tan corta distar

TÚNEZ

NTRODUCCIÓN A EUROPA

)ESDE El Alamein, en Egipto, hasta la punta septentrional de Túnez, hay 2.500 kilómetros de distancia a través de sierto y desfiladeros entre montañas rocosas. A todo lo largo este camino, Rommel y su Afrika Korps se replegaron bajo ntinua persecución de las fuerzas aliadas, en el último acto l drama del África. Ha sido la retirada más larga de la storia moderna: la huída de Napoleón desde Moscú hasta oenigsberg cubrió una distancia de 950 kilómetros.

Además, mientras las fuerzas del Eje en África iban quendo dispersas por Egipto y Libia, en forma de tanques incenados, aeroplanos derribados y hambrientas muchedumbres de risioneros, los aliados estaban preparando campañas para las ales la Batalla de África era sólo un punto de partida. Como otras ocasiones anteriores del conflicto, se desarrollaban dos atallas, la una en el campo de lucha y la otra, entre bastidores, preparativos. Túnez fué un prólogo a la Batalla de Europa.

Con anterioridad a la Batalla de Túnez transcurrieron meses edicados a planes y preparativos. Se había acordado conducir campaña en líneas generales, nueve meses antes, a fines de nio de 1942. Entonces se hallaban los alemanes a corta disncia de Alejandría. El mismo Suez parecía en peligro. Malta staba sometida a persistentes ataques, y el Mediterráneo era irtualmente un lago del Eje. Más hacia el norte, los ejércitos lemanes estaban preparándose para la tremenda ofensiva estial contra el Cáucaso y la ciudad de Stalingrado. El Presidente oosevelt y el Primer Ministro Churchill, reunidos en Wáshngton durante las sombrías horas en que toda la situación de s aliados en el Oriente Central se hallaba en grave peligro, signaron todas las tropas y todos los pertrechos disponibles a campaña africana. Se pusieron en camino los convoyes de ropas desde Gran Bretaña, que iban alrededor del Cabo de uena Esperanza. En los Estados Unidos, muchos buques caridos de tanques, cañones y pertrechos para el Octavo Ejército nglés zarparon de entenebrecidos puertos. Hasta fines de octure no se consiguió concentrar las fuerzas, el equipo y los pertrehos necesarios para el primer ataque de la campaña africana. n apariencia, la perspectiva general de la guerra era en aque-



Los pilotos y las dotaciones de tierra se toman un descanso para almorzar en estas zanjas de un aeródromo avanzado. Abajo: Larga columna de prisioneros alemanes e italianos conducidos a la retaguardia, después de la toma de Sened, y custodiados por soldados de los E. U. con bayoneta calada

El camino que conduce a Gafsa está lleno de peligros, por lo cual estos soldados no confían en nada. Buscan las minas ocultas empleando localizadores elécti

Después de entrar en Gafsa, estas tropas especiales exploran las ruinas para acabar con los tiradores apostados del Eje. Las calles están llenas de escombros, y los ed demolidos por las bombas son testigos mudos de los terribles y repetidos bombardeos aéreos que precedieron a la invasión de las fuerzas terrestres de las naciones a

Continuación)

as fechas todavía más sombría para las Naciones nidas. Los alemanes habían invadido extensas regio-es de la Rusia meridional y estaban poniendo sitio a talingrado. Los Estados Unidos habían conquistado na base en las islas Salomón, en el Pacífico, pero sus casas fuerzas se hallaban sometidas a incesantes ata-ues. El General MacArthur se encontraba empeñado n la atrevida compaña de Nueva Guinea, a fin de iantener a los japoneses alejados de los accesos inme-iatos a Australia.

Detrás de bastidores, la situación era muy diferente; perspectiva era mucho mejor para las Naciones Uni-as. La gran ofensiva rusa del invierno se hallaba en reparativos; las fuerzas norteamericanas en las islas alomón iban adquiriendo pujanza, con la cual expul-aron a los japoneses de Guadalcanal dos meses des-ués; MacArthur estaba transportando por medio de aviación las fuerzas que capturaron finalmente el ector de Buna-Gona; se estaban cargando, o ya se ncontraban en alta mar, 500 buques de transporte de is tropas y pertrechos para la expedición aliada al orte de África; el General Montgomery, había con-entrado una poderosa fuerza en Egipto.

Esta fuerza acometió la línea El Alamein de Rommel n la noche del 23 al 24 de octubre, emprendiendo la iarcha que había de continuar hasta Túnez. Catorce ías después, las tropas aliadas desembarcaban en rgelia y en Marruecos. Rommel quedó atrapado entre nas tenazas gigantescas. El Eje envió apresurada-nente algunas tropas a Túnez, y aparentemente, la ituación pareció quedar estancada durante cierto pe-íodo. Pero la orden del almirante Darlán para que esara la resistencia de las fuerzas francesas, poco des-ués de los primeros desembarcos, permitió a los alia-los adelantar bastante tiempo en el plan de operacio-es que, en caso contrario, hubieran tenido que efec-uar. A pesar de la carencia de aeródromos avanzados, nas fuerzas ligeras aliadas avanzaron rápidamente lentro de Túnez para demorar y hostigar a los ale-nanes. Detrás de bastidores, se emprendieron los pre-parativos para la ofensiva de marzo y abril. Durante l invierno, los alemanes habían reaccionado varias

Un muerto alemán yace delante del camión en el que trató de huir ante el avance del ejército aliado

Tanque nazi convertido en voraz hoguera para sus tripulantes, después de haber sido puesto fuera de combate por los cañones antitanques. Los tanques no son ya los pertre-chos casi invencibles que eran al comienzo de la guerra; en el desierto de Túnez son destruídos en gran número, tanto por el fuego de la artillería como por las minas

veces con algunos contraataques que les proporcionaron momentáneos éxitos locales. Pero a retaguardia de los frentes, los aliados concentraron las fuerzas que en la primavera arrojaron a Rommel de la línea fortificada de Mareth, de Sfax y de Sousse, y pusieron en franca huída a sus columnas "Panzer" blindadas.

El general Montgomery avanzó desde el este en incesantes ataques, llegando a Trípoli el 23 de enero. El general Eisenhower aceleró en el oeste la construcción de caminos y las bases para sus aviones de caza y de bombardeo. Iban llegando a los puertos marítimos grandes convoyes con gasolina, tanques, cañones, tropas y municiones para pertrechar y aumentar los efectivos de todas las fuerzas expedicionarias de los aliados. El Eje gozaba de la gran ventaja de disponer de líneas mucho más cortas de aprovisionamiento, desde las bases italianas situadas a sólo 200 kilómetros de distancia. Cada tanque construído en los Estados Unidos tenía que ser transportado 6.000 kilómetros hasta Orán o Argel, y de allí otros 500 a 900 kilómetros por deficientes caminos, a través de las serpenteantes veredas de las estribaciones del Atlas y de las mesetas tunecinas, hasta llegar a los frentes de combate.

Las tropas del segundo cuerpo de ejército norteamericano libraron muy encarnizados combates en las lomas del sector central de Túnez, desempeñando dos misiones de gran transcendencia: la primera, apoderarse de Gafsa como base administrativa para el Octavo Ejército; y la segunda, amenazar la retaguardia de Rommel, desde Gafsa hasta Maknassy.

La toma de una posición del Eje, por las tropas norteamericanas, la describe un oficial como sigue:

"A medianoche emprendimos la marcha en dos columnas con orden de envolver con cautela a la guarnición del Eje. No había ningún sendero adecuado, y el camino a seguir era tan estrecho y escarpado que hubimos de adoptar la formación de fila india. No se permitía fumar ni hablar.

Poco antes del amanecer llegamos al lado opuesto de la montaña y empezamos a trepar. Cuando nos aproximábamos a la cúspide empezaba a clarear.

Entonces sonó un toque de corneta, y nuestras ametralladoras de grueso calibre abrieron fuego. Atacamos a los artilleros enemigos por retaguardia y no tuvieron tiempo de apuntar sus grandes cañones contra nosotros. Nuestros soldados iban saltando de roca en roca, a la caza de los nidos de ametralladoras, como perros que acosan un zorro. Después izaron una bandera blanca, y el enemigo comenzó a desfilar con los brazos en alto. Tomamos 1.400 prisioneros."

Las fuerzas de Eje fueron hostilizadas sin cesar desde el aire. Los aviones de caza y de bombardeo, norteamericanos e ingleses, volando entre nubes de polvo y de arena arrastrada por el viento, mantuvieron un ataque incesante contra las tropas del Eje apiñadas en las carreteras del litoral. Los alia conquistaron la supremacía del aire sobre los ca pos de batalla. En los estrechos del Mediterrán los aviones de caza aliados, derribaron numero aeroplanos de transporte, por medio de los cua trataban los alemanes de reforzar y aprovisionar sus maltrechas tropas.

Aun más importante que el combate inmedia eran las fuerzas que se batían detrás de bastidor las consecuencias de la batalla. Aunque el ob tivo primordial era expulsar al Eje del África, esta batalla se comprometían millares de tonelad de transportes marítimos. Las tropas aliadas es ban luchando por conquistar una ruta segura, través del Mediterráneo, para los buques destina al Oriente Central, Irán, India y China; una r que le ahorraría 18.000 kilómetros de travesía cada buque, y reduciría el numero de buques ne sarios para acometer una empresa determina

Lo más importante de todo, era la fase siguie de la lucha. En la entrevista que el Preside Roosevelt y el Primer Ministro Churchill celebrar en Casablanca el pasado mes de enero, exactame igual que en su entrevista de Wáshington siete m ses antes, se acordaron los planes de otras gran operaciones de guerra para el futuro. Incluso an de que se iniciara la batalla de Túnez, se ultimar todos los detalles de dichos planes. Su desig era la invasión de Europa por diversos punt



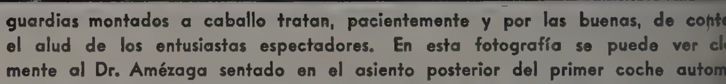
Los soldados aliados, apoyados por carros de reconocimiento, se precipitan a través del estratégico desfiladero de Kasserine, en persecución del enemi



ARTILLEROS

En ambas orillas del Canal de Panamá y en muchas bases isleñas del Caribe, los artilleros norteamericanos se mantienen en guardia al lado de sus cañones de 35.5 y de 40.6 cm., que son los mayores construídos hasta la fecha. Estos cañones gigantescos pueden disparar granadas de una tonelada, a razón de una cada 90 segundos, a 45 kilómetros de distancia, haciendo blancos prodigiosos.

Los uruguayos, deseosos de contemplar a su distinguido Presidente, se apiñan en las calles que conducen al Edificio del Congreso para aclamar al Dr. Juan José Amézaga al verle salir del edificio y pasar en coche por la Plaza de la Independencia. Los


guardias montados a caballo tratan, pacientemente y por las buenas, de conte el alud de los entusiastas espectadores. En esta fotografía se puede ver cla mente al Dr. Amézaga sentado en el asiento posterior del primer coche autom



El Presidente Juan José Amézaga del Uruguay pronuncia su discurso inaugural por radio. De izqda. derecha: Dr. J. M. Serrato, nuevo Secretario de Relaciones Exteriores; Dr. Amézaga; expresidente A. Baldomir y nuevo Vicepresidente Dr. Alberto Guani



Ceremonia, que pasará a la historia, en la República de Panamá. El Preside Ricardo Adolfo de la Guardia, primer Presidente de Panamá que se casa durante el des peño de su alto cargo, y doña Carmen Estripeaut, hacen sus promesas de casamie

POR LAS AMÉRICAS



Eric A. Johnston, Presidente de la Cámara de Comercio norteamericana y Presidente de la Comisión Interamericana de Fomento, participa en una radioemisión internacional, en compañía del Presidente Juan Antonio Ríos, de Chile (a la izquierda)



El Tte. A. E. Ritchie (EE. UU.) habla de la construcción de las cargas de profundidad con 5 tenientes de la Marina del Brasil. De izqda. a derecha: G. Faria de Lima, J. L. de Araujo Goyano, M. J. de Araujo Neto, Roberto Nunes y W. C. de Vasconcellos

La Marina cubana toma posesión de una flotilla de veloces motobotes de patrulla antisubmarina, del Servicio de Guardacostas, obtenidos de la Marina de los Estados Unidos. Durante una ceremonia celebrada en Miami, Florida, los motobotes de patrulla fueron dados de alta para servicio activo en las fuerzas armadas de Cuba por el Comodoro Julio D. Argüelles, Jefe de la Marina cubana. Estos motobotes de patrulla están custodiando actualmente las vías marítimas del Golfo de México y del Caribe



El Gral. Stilwell toma un rato de descanso para fumar un cigarrillo; está limpiando su pistola ametralladora durante una tregua en la lucha. El general, que es un ve
dero combatiente, hace poco caso de las formalidades de la vida militar; es el único de los oficiales norteamericanos que continúa usando el antiguo sombrero de camp

EL GENERAL STILWELL

UN general de cabello blanco y rostro curtido que puede caminar más lejos, disrar con mejor puntería y trabajar más duro te los propios soldados tres veces más jóvenes ie él, prepara campañas que no han de termiır hasta que las tropas chinas y de otras aciones Unidas desfilen juntas por Tokío.

Nos referimos al Teniente General Joseph . Stilwell (conocido bajo el sobrenombre de Jncle Joe", (tío Pepe) entre las tropas nortenericanas y el de "General Sze" entre los inos), Jefe de Estado Mayor a las órdenes l Generalísimo Chiang Kai-shek y Comannte de las fuerzas norteamericanas en China.

Tiene 60 años de edad, es alto y delgado, usa ntes y posee carácter afable pero exige esicta obediencia de todos. Cree que un general be de estar siempre en el frente, que el soldo chino es uno de los mejores combatientes l mundo, y que el trabajo duro y las penadades son la mejor preparación para la balla. Ha aprendido a hablar, pensar y comer, modo chino; sabe servirse de los clásicos lillos ante un plato de huevos fritos. Cuando se icuentra en campaña, conversa más con los soldados que con los oficiales. Se procura por sí miso sus propios víveres, prepara su propio alojaiento, y cuando llega el momento de descansar, ende sus mantas en el suelo y se echa a dormir. lientras recorre las líneas del frente lleva ropa e cama, una tercerola de repetición y una lata e frijoles, en una "mulita mecánica" (jeep) para rciorarse por sí mismo de los cambios ocurridos urante una noche de combate. El General Stilwell ersiste en mantener un cuartel general móvil, casi tiro de fusil de la línea de fuego, en lugar de guir la costumbre tradicional de establecerlo a arios centenares de kilómetros en la retaguardia.

Durante los primeros meses de la guerra, cuano tuvo que conducir un grupo de 120 norteameicanos, ingleses y chinos para salir de Birmania ólo dos días antes de la llegada de los japoneses, l General Stilwell realizó marchas de 25 kilómetros diarios por la selva durante dos días, y después 34 kilómetros en nueve horas del tercer día, para llegar a la carretera de automóviles que pasa al otro lado de la frontera con la India. El marcó el paso que se debía seguir, mantuvo reunida la columna y, en los períodos de reposo, inspeccionaba infatigablemente el estado en que se hallaban sus hombres y sus armas. Durante la marcha hacía únicamente una o dos comidas ligeras al día; a menudo, casi nada más que queso y bizcochos. Compartió por igual con el más modesto de sus soldados, las privaciones inherentes a una marcha de 340 kilómetros a través de una comarca azotada por el paludismo y el cólera; a veces trepando por los senderos de una montaña rocosa, con los pies reblandecidos por varios días de caminar, aguas arriba, por el lecho de un río.



El Tte. Gral. J. W. Stilwell, Comandante General en el sector asiático de la guerra, formula planes para nuevas campañas

El General Stilwell nació en la Florida y se crió en Nueva York. Después de graduarse en la Academia Militar de West Point, en 1904, sirvió en el ejército regular en las islas Filipinas y en California. Fué a Francia al principio de la pasada guerra, y tuvo mucho que ver con el estudio de los planes de la ofensiva de las tropas norteamericanas en Saint Mihiel. Después del armisticio sirvió durante algún tiempo en el ejército de ocupación de Alemania. Al regresar a los Estados Unidos, estudió el chino y otros idiomas en la Universidad de California y después se marchó a Peiping, donde desempeñó el cargo de agregado a la embajada de los Estados Unidos. Desde 1920 en adelante, prestó servicio alternativamente en China y en la Escuela de Infantería y otros centros de instrucción militar de los Estados Unidos.

El General Stilwell fué escogido para su actual misión a causa de su extensa preparación militar y sus conocimientos del Oriente. Durante los años que estuvo en China, trabó amistad con el Generalísimo Chiang Kai-shek y otros personajes chinos. Viajando por todo el país, había llegado a conocer bien al pueblo. Estos viajes los hacía siempre solo, sin que le acompañase el acostumbrado y engorroso séquito del cocinero personal, el intérprete, y los víveres y aprovisionamientos extranjeros. Se colgaba al hombro una mochila y llevaba su propia ropa de cama simplificando el problema del alojamiento.

Ha convivido en el frente con sus compañeros de armas, los chinos, ha comido lo mismo que comían ellos y ha compartido sus reveses. Habla con ellos en su propio idioma. Un oficial chino, instruído por los franceses, se desconcertó cierta vez al comprobar que Stilwell hablaba el chino mejor que él, que no lo había practicado durante varios años. El General Stilwell también habla perfectamente el español.

En la actualidad, espera confiadamente que llegue el momento en que vuelva a quedar expedita la carretera de Birmania, y que las tropas norteamericanas y chinas avancen hacia el mar Amarillo y establezcan bases en las provincias de Chekiang y en Kiangsi para hacer bombardeos sobre Tokío.



Decidido a expulsar de Birmania a las fuerzas invasoras japonesas que la ocupan, el General Stilwell está organizando e instruyendo un ejército en China, para poder llevar a cabo este importantísimo propósito



El Generalísimo Chiang Kai-shek y su señora esposa, en compañía del General Stilwell, Jefe de Estado Mayor del Generalísimo

El Costo de la Vida

TRASTORNOS OCASIONADOS POR LA GUERRA

UNA viuda, madre de cuatro pequeñuelos, entra en una tienda de comestibles. Lleva algún dinero a mano, pero mira angustiosamente los precios y menea la cabeza. No tiene dinero suficiente para comprar todas las cosas que quiere. Su esposo resultó muerto en un accidente ferroviario antes de la guerra, y a ella le fué concedida una pensión que era suficiente, entonces, para atender al cuidado de los niños. Pero ahora, los precios de los víveres están más altos. Y ella carece de medios para aumentar sus ingresos.

Un empleado de oficinas, de 40 años de edad, que ha trabajado en la misma compañía durante veinte años, se encuentra ante un problema semejante. El costo de la vida ha ido subiendo gradualmente durante varios años. Su hijo mayor, de 18 años, ha ingresado en el ejército.

En su casa quedan: su esposa, una hija de 16 años y otro hijo, de 6 años. Este empleado tuvo ya un aumento en sus ingresos; un diez por ciento de aumento de salario, lo cual era considerable en tiempos de paz. Pero sus gastos para el sostenimiento de su familia han subido aun más. Encuentra dificultad para comprar carne, manteca y otros muchos comestibles, a los cuales estaba acostumbrada su familia.

Las personas ancianas que viven de pensiones, los obreros de la industria que trabajan mayor número de horas y necesitan mejor alimentación, los maestros, los empleados del gobierno, los conductores de autobuses, las mujeres que ganan un salario por vez primera en su vida; todos se ven ante el mismo problema. Algunos de ellos no hallan medio de aumentar sus ingresos; otros logran aumentos, pero no en cantidad suficiente. La situación resulta algo confusa para los que no están familiarizados con los trastornos que impone la guerra sobre la economía nacional. Los Estados Unidos gozaban, antes de la guerra, de abundancia de víveres. Incluso se hizo necesario instituir programas de conservación de los terrenos cultivables para evitar que los agricultores cultivaran demasiado excediéndose a las necesidades.

En la actualidad, la producción de víveres ha sido aumentada hasta un nivel superior en un 12 por ciento al más elevado que el de años anteriores en la historia de la nación. En las granjas se producen más granos, puercos, ganado cebado, aves de corral, huevos y verduras, que nunca antes se hubiera llegado a producir.

Sin embargo, la guerra ha consumido este aumento y aun más. La merma principal es para la exportación, o sea, para las fuerzas combatientes que se hallan en el extranjero y para los pueblos aliados que están combatiendo al Eje. Más de la cuarta parte de la producción agrícola total del país en este año, será embarcada. Lo cual quiere decir que el consumo nacional tendrá que reducirse. Pero la demanda nacional ha aumentado. La gente está trabajando con más ahinco y se ha de alimentar mejor. Los obreros necesitan alimentos que contengan muchas calorías, verduras, carne y papas, tanto como el pan; y sus hijos han de tomar leche. Millones de personas más han sido empleadas. Aunque los ingresos de cada individuo pueden haber aumentado moderadamente, o absolutamente nada, el total de los ingresos de toda la población es mucho mayor. Esto ha dado lugar a que suban los precios; y si el gobierno no hubiera intervenido, hubieran llegado a niveles mucho más altos. Los precios de los artículos más solicitados hubieran continuado aumentando hasta que un número suficiente de personas de ingresos modestos se vieran obligadas a abstenerse de comprarlos, a fin de que las existencias disponibles llegaran a satisfacer la demanda restante.

El gobierno actuó en dos frentes para contener la tendencia alcista de los precios:

1. Estableció un límite superior para los precios de los víveres y de las rentas, por medio de una Oficina Reguladora de Precios, e implantó el racionamiento para asegurar una distribución equitativa de las existencias limitadas.

2. Promovió campañas intensivas para vender bonos de guerra, estimuló el ahorro individual, e impuso mayores contribuciones para recaudar el "dinero excedente"; un dinero que se pone en circulación cuando no hay nada abundante que comprar. Generalmente, las subidas de precio tienen por objeto absorber ese dinero.

Una de las medidas de mejores resultados fué la de limitar las rentas. En muchas ciudades superpobladas por haber atraído millares de obreros para sus fábricas de material de guerra, las rentas de las viviendas, apartamientos y casas pequeñas, emprendieron una vertiginosa subida que amenazaba alcanzar niveles fantásticos.

El gobierno ordenó que las rentas fueran reducidas a los niveles de antes de la guerra, con muy pocas excepciones. Muchos inquilinos fueron reembolsados en la cuantía de los aumentos gravados en su contra. Todavía, en casos aislados, era posible fijar rentas elevadas; por ejemplo, cuando una propiedad no había sido arrendada con anterioridad a la guerra y no existían datos de las cifras anteriores sobre las cuales basar el límite superior del arrendamiento.

Pero en la mayoría de los casos, las rentas se han mantenido a los niveles de antes de la guerra, o ligeramente superiores. Como la renta que se paga por la vivienda suele ser generalmente el 25 al 35 por ciento del costo de la vida para una familia por término medio, el límite superior impuesto a las rentas contribuyó en gran medida a atenuar los sacrificios resultantes para la población civil de los mayores gastos en la compra de los artículos [de] primera necesidad indispensables para la famil[ia]. Los límites de los precios de los artículos a[li]menticios fueron establecidos por vez primera [en] abril de 1942, cuando los precios estaban ya su[s]tancialmente por encima de los niveles de antes [de] la guerra. A partir de entonces se han autoriza[do] algunos aumentos, a fin de cubrir los costos [de] producción y distribución al mercado en tiempo [de] guerra. Pero se ha contenido decididamente t[odo] aumento sin freno en los precios de los artícu[los] alimenticios.

El gobierno ordenó el racionamiento de to[dos] los víveres en conserva o elaborados para su c[on]sumo, y de todas las carnes, materias grasas, a[cei]tes y quesos. Con arreglo a este racionamiento, [las] familias de ingresos modestos que hubieran s[ido] las más castigadas por los aumentos de precio, c[om]parten equitativamente las cantidades disponib[les] con aquellas otras familias que se pueden per[mi]tir el lujo de pagar más caro; pues a cada p[er]sona le está asignada una porción igual de los ap[ro]visionamientos de todas clases que haya disponibl[es].

Como la mitad de la capacidad productiva [de] la nación está ahora dedicada a los trabajos re[la]cionados con la guerra, las mercancías y los s[er]vicios en los cuales se puede gastar el dinero, [as]cienden en la actualidad únicamente al 54 p[or] ciento del total nacional de los ingresos individ[ua]les. Otro 20 por ciento de estos ingresos se invie[rte] en la adquisición de bonos de guerra, pólizas de [se]guros, depósitos en los bancos y otros procedimi[en]tos de ahorro. Otro 12 por ciento se recauda en c[on]cepto de contribuciones individuales a la hacien[da] pública, que son ahora mucho más altas que ant[es].

UN obrero de la industria de guerra puede [lle]gar a pagar hasta el 20 por ciento de su sa[la]rio, en contribución al gobierno federal, además [de] los impuestos que paga sobre algunas de las co[sas] que compra. Cada semana se le descuenta el ci[nco] por ciento de su salario para la "Tasa de la Vic[to]ria" y al final del año tiene que pagar el 15 p[or] ciento de lo que ha ganado, en la contribución so[bre] los ingresos. Una parte de la "Tasa de la Victor[ia] será reembolsada después de la guerra a to[das] aquellas personas a quienes se les haya descon[ta]do. Las medidas adoptadas por el gobierno [no] han logrado eliminar absolutamente todos [los] efectos de la guerra sobre la economía [na]cional. Algunos problemas continúan sien[do] apremiantes. Pero las severas penalidades [de]rivadas de la guerra han sido atenuadas, [en] parte, especialmente para las personas de [in]gresos modestos; y se ha salvaguardado [la] buena salud de la población civil.

La mayor parte de los pequeños trastor[nos] que toda guerra ocasiona inevitablemente [en] el desarrollo normal de la vida de la pob[la]ción civil, hallan su remedio más eficaz [en] una actitud de disciplina colectiva, espon[tá]neamente adoptada, en colaboración con [las] autoridades; quienes son las primeras [en] lamentar el verse obligadas a imponer cier[tas] restricciones, en beneficio general de los c[iu]dadanos y, en particular, para asegurar q[ue] no carezcan de nada necesario aquellos [a] quienes ha correspondido tomar parte m[ás] activa en la tremenda lucha que ha de p[ro]ducir la derrota total de las potencias del E[je].



La Sra. Philip L. Crowlie, típica ama de casa, llamada a Washington para transmitir a los economistas su opinión sobre racionamiento



Para hacer frente a los gastos de la guerra, el Secretario de Hacienda Henry Morgenthau (a la izquierda) pide a la Cámara de Representantes que aumente las contribuciones



Las compras en tiempo de guerra son algo complicadas. Una empleada arrancando de una libreta de racionamiento los cupones correspondientes a los víveres que se han comprado



Clientes comprando Sellos de la Guerra en los mostradores de los grandes almacenes, durante la campaña de los comerciantes de Nueva York para recaudar millón y medio de dólares

Los neoyorquinos se apresuran a obtener sus libretas de racionamiento; formando una larga cola al exterior de una de las escuelas públicas donde se expedían

Vista de uno de los inmensos ranchos de ganadería que abundan en la República de Nicaragua. Al fondo se alza un antiguo volcán, cual gigante en guar



Artístico tablado para la banda de música, en el parque principal de Managua. Los Nicaragüenses están muy orgullosos del elegante estilo de su arquitectura moderna



Escena callejera en la ciudad de Managua. Al fondo se alza la mole de la Cat Nacional de Nicaragua, y a la izquierda se divisa el edificio del Palacio Nac

NICARAGUA

PAÍS DE HERMOSOS LAGOS Y MONTAÑAS

DEL suelo de Nicaragua, país centroamericano en el que abundan los lagos, las plantaciones, los bosques y las montañas, están viniendo, a vagonadas, los materiales de aplicación militar tan necesarios para el esfuerzo bélico de las Naciones Unidas. Esta nación está proporcionando caucho para los neumáticos de los automóviles "jeep" y de los cañones de grueso calibre, la liviana madera "balsa" para los aeroplanos y la caoba para construir los cascos de los temibles motobotes torpederos. El caucho es la materia prima más importante.

Cuando el Japón invadió las regiones más fecundas del mundo en la producción del caucho, Nicaragua, al igual que otras repúblicas americanas, intensificó su producción. Durante 1942, primer año de esfuerzo intensificado, Nicaragua envió más de 500 toneladas de caucho en bruto a las fábricas de material de guerra de los Estados Unidos. Se espera que este total anual sea aumentado considerablemente en 1943.

El comercio normal de Nicaragua consiste principalmente en la exportación de café, cultivado mayormente en las mesetas o altiplanicies que separan los grandes lagos de Managua y Nicaragua del océano Pacífico. Los cafetales o plantaciones de café en los departamentos de Carazo, Managua y Chinandega, en unión de los departamentos más interiores de Matagalpa y Jinotega, dan una producción media de 17,000 toneladas de café al año.

Este país ha hecho mucho de su parte a fin de amoldarse a esta desorganización de su comercio. La Junta Reguladora de Precios y del Comercio estimó las necesidades esenciales del país en cuanto a los materiales más escasos, y los distribuyó proporcionalmente a tales necesidades. Dirigió una campaña de publicidad con el objeto de informar al pueblo de la absoluta necesidad de conservar y economizar, haciéndole saber cuáles eran las medidas análogas que se habían adoptado en las otras Américas.

Los neumáticos y sus cámaras de aire fueron sometidos a estricto racionamiento en enero de 1942. Fueron racionados también la gasolina, la kerosina y el aceite mineral. El gobierno está contribuyendo al comercio y a la defensa interamericana, cooperando en la construcción de los tramos de la carretera interamericana, situados dentro de las fronteras de Nicaragua. La carretera permanente tendrá un pavimento afirmado en todo su recorrido a través de América Central, pero se está acelerando la terminación para dentro de muy pocos meses, de una carretera provisional con



El Presidente de la República, General Anastasio Somoza, arenga a la muchedumbre



Una joven madre lleva a su hijo para que le hagan un reconocimiento médico en la clínica de Managua, donde se presta asistencia a los niños



Nicaragüenses congregados delante del Palacio Nacional en manifestación de solidaridad con las Naciones Unidas. Nicaragua fué de las primeras Repúblicas Americanas en oponerse al Eje

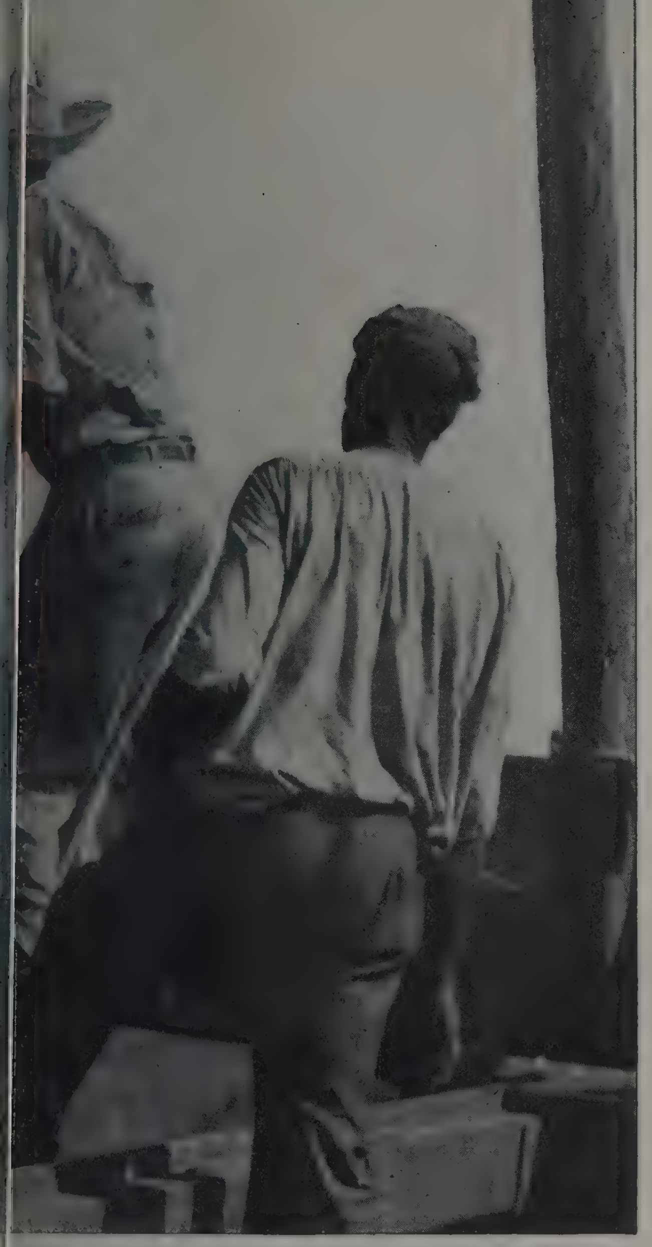
La madera dura, esencial para la construcción de buques, se produce en grandes cantidades en Nicaragua. Troncos de caoba dispuestos para ser enviados a l



Las diversas ciudades de la República de Nicaragua están debidamente defendidas por cañones antiaéreos de fuego rápido, contra cualquier intento de ataque



En la nación se está organizando un ejército bien instruído. Los cadetes de la Academia Militar de Nicaragu la cual es ahora mucho más grande que nunca antes el número de los matriculados, reciben actualmente una ins ción profesional muy completa en el arte de la guerra, para la cual se emplea un material militar modern



Unidos de América, donde se emplean en construcciones navales



De las selvas que cubren extensas regiones del país, proviene el caucho, una de las materias primas más esenciales para la guerra. En esta fotografía se ve el caucho ensacado, que se está cargando

afirmado transitable en todo tiempo. Esta carretera sigue en su mayor parte el trazado de la carretera permanente, y el gobierno de Nicaragua ha hecho mucho a fin de facilitar la construcción rápida de este importante proyecto de defensa.

Además de esta trascendental vía de comunicación, se está construyendo también una carretera interoceánica que enlaza el pueblo de San Benito, situado en la carretera interamericana, con el de Rama, a orillas del río Escondido. Cuando esté terminada esta carretera constituirá, no sólo una aportación considerable a la defensa de este hemisferio, sino que resultará también de gran valía para el desarrollo económico de Nicaragua.

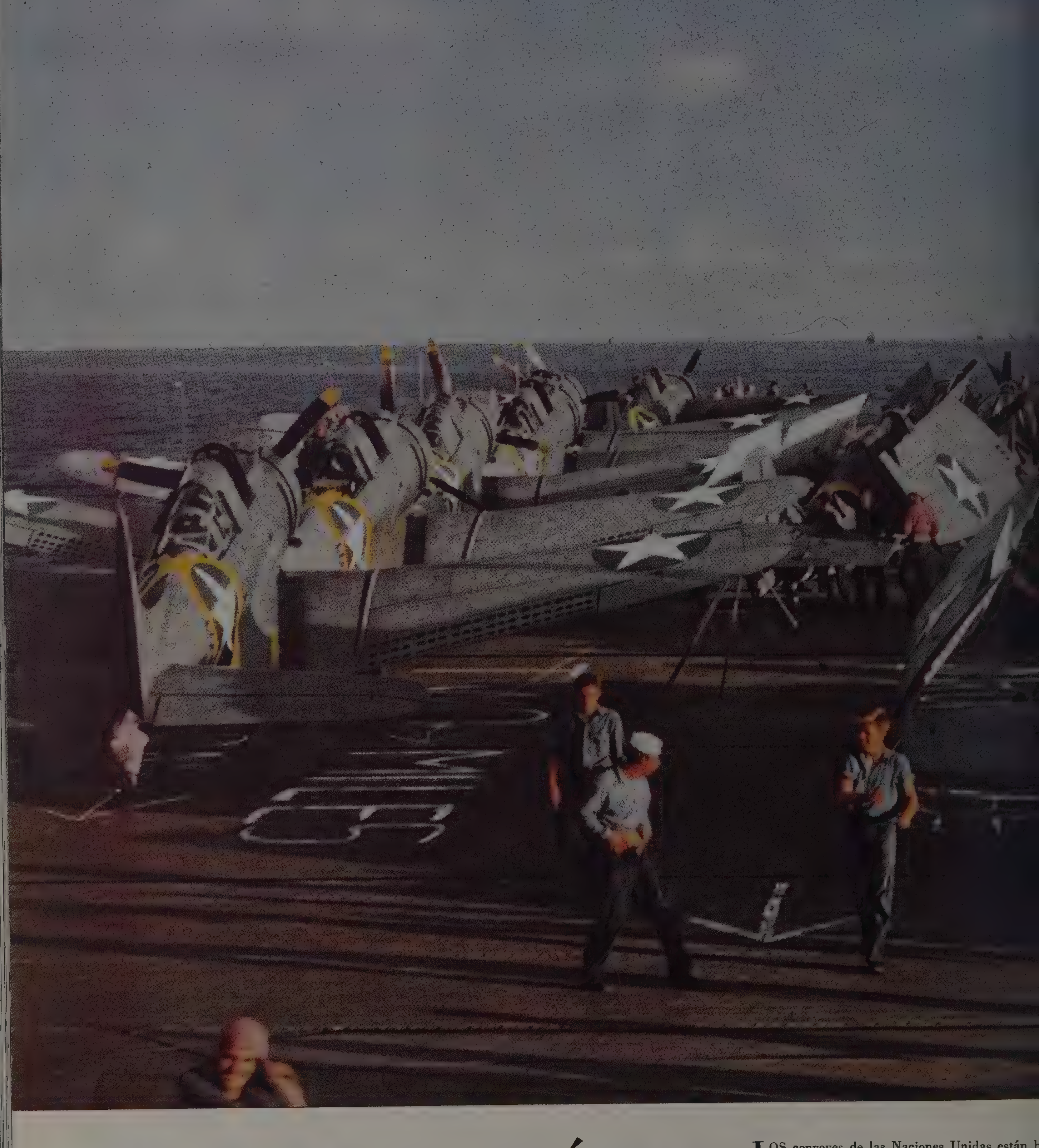
Como medida excepcional de tiempo de guerra, el gobierno ha mantenido un Departamento de Defensa Nacional, con la misión de investigar las actividades de los residentes de nacionalidad del Eje y sus simpatizantes. Este departamento inspecciona la censura de tiempo de guerra sobre todos los medios de comunicación. Ha deportado a un cierto número de extranjeros peligrosos de nacionalidad enemiga, y ha internado a otros en Nicaragua. Nicaragua fué una de las primeras Repúblicas Americanas en declarar la guerra contra el Eje después de que el Japón atacó a los Estados Unidos. En la conferencia de Río de Janeiro, Nicaragua estuvo a la cabeza de los países que propugnaban la completa cooperación del Hemisferio Occidental.

Su voz se ha dejado oir por todo el mundo en radioemisiones tan enérgicas que han provocado airadas respuestas de los locutores de Berlín. Al cumplirse el primer aniversario del ataque japonés contra Pearl Harbor, se celebraron muchas manifestaciones públicas de solidaridad y fidelidad por todo Nicaragua. El Presidente Anastasio Somoza, autorizó a la ciudad de León para que celebrara un "Cabildo Abierto" en conmemoración de este aniversario. Entre otras ceremonias, se verificó la de descubrir un retrato del primer presidente de los E. U. A., George Washington, en la Universidad de la ciudad de León.



Las llanuras del país son ideales para el cultivo de la caña de azúcar, debido a que el terreno es de origen volcánico y a la abundancia de las lluvias. Abajo: Para acelerar la terminación del tramo nicaragüense de la Carretera Panamericana, se emplea en estos trabajos el material moderno especial para la construcción de carreteras. Este trozo de carretera se halla en las afueras de Managua





CONVOY POR EL ATLÁNTICO

LOS convoyes de las Naciones Unidas están b
lando los peligros de los submarinos, las
nas y los aviones de bombardeo, para transpor
tropas y pertrechos a los diversos frentes de guer
Las líneas de aprovisionamiento a través del Atl



tico, que enlazan con Gran Bretaña, Rusia y África, son las que demandan mayor tráfico marítimo. Por ejemplo, las Fuerzas Aéreas de los aliados en el África consumen en los días de actividad hasta seis millones de litros de gasolina la que tiene que ser transportada, íntegramente, por medio de buques tanques petroleros. Todos los convoyes van protegidos por navíos de superficie. Cuando el convoy es excepcionalmente numeroso e importante, y cuando ha de atravesar zonas muy peligrosas, lo amparan uno o más portaaviones. Los aeroplanos de estos buques patrullan el mar, a gran distancia, al acecho de las cuadrillas de submarinos o de aviones de bombardeo enemigos. El portaaviones de arriba acompaña a un gran convoy en el Atlántico.

DECLARACIÓN DEL PRESIDENTE ROOSEVELT:

"Con un sentimiento de profundísimo horror, que me consta ha de ser compartido por todos los pueblos civilizados, tengo que dar publicidad a la salvaje ejecución, realizada por el gobierno japonés, de algunos miembros de las fuerzas armadas de esta nación que cayeron en poder de los japoneses en el curso de una acción de guerra.

Este Gobierno ha condenado enérgicamente este acto de barbarismo, en una comunicación oficial enviada al Gobierno japonés. En esta comunicación, este Gobierno ha informado al Gobierno japonés de que el Gobierno Norteamericano considerará responsables, individual y oficialmente, de estos satánicos crímenes a todos aquellos funcionarios del gobierno del Japón que hayan participado en ellos, y que, a su debido tiempo, entregará a tales funcionarios a la justicia.

Este recurso al terror por parte de nuestros enemigos es inhumano. El esfuerzo de la camarilla militar japonesa con el fin de intimidarnos fracasará completamente. Hará al pueblo americano más decidido que nunca a la exterminación del militarismo impudente del Japón."



El General de División James Doolittle, en salvo después de su incursión aérea sobre Tokío, reposa con la tripulación de su aeroplano en una base aérea china. Los tripulantes son, de izquierda a derecha: Sargento F. A. Braemer, Sargento P. J. Leonard, Teniente R. E. Cole, General Doolittle, y Teniente H. A. Potter. Abajo: La Base Naval de Yokosuka, según la vista tomada desde uno de los aviones



BOMBARDE

LOS artilleros hicieron prácticas de tiro al blanco sob cometas echadas a volar desde la cubierta del buq portaaviones Hornet que navegaba hacia el oeste. Los pil tos, los bombarderos y los navegantes aéreos estudiaban p cientemente las fotografías de las fábricas que iban a bon bardear y los mapas del recorrido que habían de segui Una y otra vez, el Teniente Coronel Doolittle les daba co ferencias acerca de los detalles del despegue, de la organ zación del vuelo durante la incursión y de las probabilid des de llegar a aterrizar sin peligro en China. Se asignaro los objetivos, y los substitutos objetivos, directamente pa cada uno de los 16 aviones de bombardeo. Se quedó de acue do en que el único modo de poder llegar hasta aeródrom amigos era partiendo desde menos de mil kilómetros d Japón.

Tres meses antes, los 80 hombres de las tripulaciones a reas habían respondido a una llamada de voluntarios pa "una importante misión secreta de bombardeo sobre zon industriales de un país extranjero." En un aeródromo Florida, marcado con unas rayas blancas delimitando u superficie del tamaño de la cubierta de vuelo del Horne habían estado practicando el despegue de los grandes avi nes de bombardeo B-25, contra toda intuición de vuelo, el momento que se les hacía la señal de lanzarse al aire un recorrido de pista sumamente corto. En ejercicios prá ticos, los aviones habían recorrido la costa de los Estad Unidos, dispersándose en la forma que tendrían que hacer sobre el Japón para atacar los objetivos en Tokío, Yok hama, Nagoya, Kobe y Osaka. Sobre territorio de los Est dos Unidos recorrieron distancias exactamente iguales hac objetivos parecidos a los futuros blancos en el corazón d Japón. Al cabo de varias semanas de preparativos, los aer planos fueron embarcados a bordo del Hornet en un puer de la costa occidental y la fuerza naval que tenía asigna esta misión se hizo a la mar.

Existía riesgo en cada una de las fases de esta misión: riesgo de situar la fuerza naval a corta distancia del Jap donde podía ser descubierta por las patrullas enemigas; riesgo del despegue de enormes aviones del ejército des la cubierta de un portaaviones; el riesgo sobre el prop Japón, y el riesgo del largo vuelo adicional hasta China.

Esta expedición había sido acordada en enero, co procedimiento de desarticular las fuertes ofensivas japon sas de los comienzos de 1942. Su finalidad era ocasion todo el daño posible a las industrias de guerra del Japó y retener inactivas dentro del Japón y las aguas que rodean, a las escuadrillas aéreas y demás fuerzas defen vas que en caso contrario hubieran podido utilizar en ofe sivas por otros sitios. El Hornet se acercaba al Japón a m diados de abril, en unos días sombríos de la guerra pa las Naciones Unidas.

El Almirante Halsey, Comandante de la fuerza naval q comprendía cruceros y destructores además del Hornet, ten el propósito de lanzar los aviones en un punto a unos 6 kilómetros de Tokío y después tratar de escapar con l buques de superficie. El despegue debía tener lugar ju antes del obscurecer, el ataque contra el Japón se efectuar de noche y los aeroplanos llegarían a los aeródromos chi a primera hora de la mañana.

Pero cuando el Hornet se hallaba aun a 1300 kilómet de Tokío, en la mañana del 18 de abril, la fuerza naval f a dar con la línea avanzada naval de los japoneses; ev el encuentro con un buque de patrulla enemigo, pero mi tras trataba de eludir un segundo buque, fué a dar con tercero al cual hundió con fuego de cañón. Los pilotos q acudían a la cubierta de vuelo del Hornet poco después desayunar, vieron al buque incendiado y hundiéndose en horizonte. El Almirante Halsey y el Teniente Coronel D little temían que hubiera radiotelegrafiado una alarma Tokío anunciando la presencia del portaaviones enemi

Así es que, en lugar de esperar hasta la tarde como había pensado, se dió la orden de despegar inmediatamen

AÉREO DE TOKÍO

l primer aeroplano en despegar de la cubierta del portaaviones fué el del General Doolittle, seguido inmediatamente por otros 15 aviones Mitchell de bombardeo



Grandes incendios . . continuaron ardiendo . . dos días por lo
nenos" reza el pie de esta foto recortada de una revista japonesa



Un tripulante de uno de los aviones, con los ojos vendados por sus apresadores, es conducido desde su aeroplano a una prisión japonesa, según reza el periódico del Eje en que apareció esta fotografía

desde 300 kilómetros más lejos que el límite de seguridad. Las tripulaciones sabían que tenían pocas probabilidades de llegar a China e hicieron el propósito de intentar aterrizajes forzosos en las aguas próximas a la costa de China y pasar a bordo de sus balsas de caucho. El mar estaba agitado; el agua azotaba sobre la proa del portaaviones. Los aviones tendrían que despegar coincidiendo con el vaivén ascendente. El propio Doolittle iba de piloto en el primer aeroplano. Era la primera vez que un bimotor de bombardeo despegaba de un buque portaaviones en una misión de guerra. El sol brillaba y soplaba un viento fresco de cola, de unos 50 kilómetros por hora. Doolittle despegó a las 8 y 20 de la mañana y los otros 15 aeroplanos le siguieron con intervalos de tres minutos.

Cuando los aviadores divisaron por primera vez el litoral japonés, era mediodía. Se aproximaron a tierra casi rozando las olas, volando a cuatro o cinco metros sobre la superficie del mar. Los aeroplanos no fueron descubiertos hasta cuando habían casi llegado ya a sus objetivos; para los japoneses fué una sorpresa completa.

TRES bandadas se desplegaron sobre Tokío, una cuarta bandada fué sobre Kanagawa, la ciudad de Yokohama y el astillero naval de Yokosuka. Otra se dirigió hacia el sur de la ciudad y se subdividió para bombardear Nagoya, Osaka y Kobe.

Doolittle voló a tan poca altura sobre los tejados de Tokío que pudo ver las sorprendidas caras de los japoneses en las calles. En cierto lugar se estaba celebrando un partido de pelota y sus espectadores corrieron en busca de refugio cuando ya habían pasado los aeroplanos. Un avión vólo sobre un buque portaaviones anclado en la bahía de Tokío, y otro sobre un aeródromo donde estaban alineados los aviones de caza, como palomas para tirar al blanco. Los bombarderos sintieron la tentación de oprimir los disparadores de sus lanzabombas sobre tan atractivos blancos, pero no arrojaron ninguna bomba porque Doolittle les había ordenado insistentemente que sólo atacaran los objetivos, o los substitutos objetivos, asignados a cada uno de ellos.

Los aeroplanos se remontaron a 500 metros para efectuar el bombardeo, evitando de este modo el ser alcanzados por las explosiones de sus propias bombas. Unos cuantos aviones de caza japoneses trataron de intervenir, y hubo algún fuego antiaéreo, pero la defensa fué ineficaz.

Un aeroplano conducido por el Capitán Charles Greening derribó dos aviones japoneses y continuó su vuelo para arrojar las bombas sobre una refinería de gasolina y los depósitos de combustible. Las bombas produjeron grandes llamaradas y una explosión tan violenta que la cabeza de Greening llegó a chocar con el techo de la cabina. El Mayor John A. Hilger encontró fuego antiaéreo poco eficaz en Nagoya, y continuó su bombardeo, haciendo blancos sobre unos talleres de aviación, una instalación de depósitos de petróleo, un arsenal y unos cuarteles.

Todos los objetivos señalados a cada aeroplano fueron alcanzados, uno por uno; una fábrica de tanques, un astillero con un crucero en construcción o en reparación, una fábrica de aeroplanos. Las explosiones y las llamas producidas por las bombas incendiarias destruyeron fábricas siderúrgicas, fábricas de explosivos, talleres de maquinaria, explanadas y apartaderos de ferrocarriles, muelles, arsenales y refinerías de petróleo. Se logró hacer blancos sobre un crucero o acorazado que se hallaba en construcción. Las llamas y las columnas de humo, elevándose a muchos centenares de metros, marcaban el paso de los aviones de bombardeo. Al separarse del Japón y dirigirse hacia el mar de China oriental, los dispersos aviones entraron en una zona de tormenta. La gasolina que les quedaba se consumía mientras volaban contra fuerte viento de proa. A uno de los aeroplanos le quedaba tan escaso combustible después de la incursión, que se dirigió hacia Siberia, donde aterrizó sin novedad, siendo internada su tripulación.

Cuando se hizo de noche, la formación de nubes era tan densa que los pilotos no podían divisar la punta de las alas. Un avión subió hasta 5.500 metros de altura, tratando de que el navegante pudiera orientarse por las estrellas, pero las nubes se elevaban todavía a mayor altura. Algunos aviones aterrizaron violentamente en las aguas próximas a la costa de China. Los otros cayeron en tierra después de haberse lanzado en paracaídas sus tripulantes, en medio de la tormenta y de la obscuridad. La mayoría de los aviadores cayeron en la parte no invadida de China, pero algunos fueron a caer en territorio ocupado por los japoneses.

Las radioemisiones de Tokío fueron las primeras en dar noticias al mundo acerca de la incursión. Los Estados Unidos no publicaron ninguna información detallada durante los meses subsiguientes al ataque, porque pudiera haber malogrado el salvamento de los aviadores cuyo paradero aun se desconocía.

El silencio guardado al principio permitió también que la fuerza naval acompañante del Hornet eludiera el encuentro con los buques de superficie japoneses que se hallaban en alta mar en el Pacífico. Todo el tiempo que se pudiera mantener el secreto, los japoneses se verían obligados a establecer defensas contra diversas posibilidades.

No podían estar seguros de si los aviones procedían de China o de un buque portaaviones o de alguna base avanzada en el Pacífico septentrional. No sabían cuándo podría ser repetido el ataque. De este modo, en el transcurso de los meses críticos de la guerra en el Pacífico, y mientras las Naciones Unidas iban conteniendo gradualmente la embestida japonesa, Tokío se veía obligado a retener una parte de su pujanza militar para su propia defensa. La finalidad del ataque se había logrado.

Al transcurrir las semanas, los aviadores se fueron abriendo camino gradualmente hasta Chungking. Algunos permanecieron ocultos, varios días e incluso semanas, mientras los japoneses andaban buscándolos, y posteriormente escaparon del territorio ocupado llegando a las líneas aliadas.

PASADOS varios meses, se hizo un recuento final según el cual resultaba: un aviador muerto, dos cuyo paradero se desconocía por completo, cinco en poder de los japoneses como prisioneros de guerra y otros tres a quienes se suponía prisioneros de guerra también. De los aviadores que consiguieron escapar, algunos estaban heridos, otros volvieron a prestar servicio en China y otros fueron al Norte de África bajo las órdenes de Doolittle, quien había sido ascendido a General de Brigada y después a General de División. El Almirante Halsey fué nombrado comandante de las fuerzas militares y navales de la zona del Pacífico meridional.

El 19 de octubre de 1942, el Gobierno de los Estados Unidos recibió la primera noticia acerca de los aviadores que habían sido hechos prisioneros, por medio de una radioemisión japonesa que habló de su captura, "enjuiciamiento" y "pena." El Gobierno trató insistentemente de obtener confirmación. Finalmente, el 12 de mayo de 1943, recibió una declaración oficial.

El Gobierno japonés declaraba que había sometido a "juicio" a los aviadores capturados, bajo la acusación de haber bombardeado deliberadamente instalaciones no militares y disparado a sabiendas contra personas civiles, que los aviadores admitieron haber cometido esos actos, y que fueron condenados a muerte. Algunos de los aviadores fueron
ejecutados. A otros les fué conmutada la sentenci
Los japoneses se negaron a tratar a los restante
aviadores como prisioneros de guerra; a publica
sus nombres, manifestar qué sentencias les habían
sido impuestas, o permitir que los visitara el mini
tro suizo como representante de la potencia encarg
da de velar por los intereses de los Estados Unido

EN una nota oficial, el Gobierno de los Estad
Unidos calificó de falsa la acusación de qu
los aviadores norteamericanos habían atacado del
beradamente a personas no combatientes, en part
alguna. Llamaba la atención sobre los numeroso
casos en que los funcionarios japoneses habían r
currido a la tortura para obtener por la violenci
supuestas confesiones.

Los Estados Unidos puntualizaron también qu
el Japón había contraído la obligación solemne d
cumplir las cláusulas del Convenio de Gineb
sobre los Prisioneros de Guerra, el cual prescrib
que los soldados capturados en el transcurso d
operaciones militares deberán ser tratados com
prisioneros de guerra; que si se inicia algún proc
dimiento judicial contra un prisionero de guerr
la potencia protectora de sus intereses deberá s
notificada por lo menos tres semanas antes del ju
cio; que ningún prisionero podrá ser obligado
aceptar su culpabilidad respecto al acto de que
le acusa; que deberá ser asistido por un abogad
idóneo, de su libre elección; que un representan
de la potencia protectora deberá ser autoriza
para presenciar el juicio; que la sentencia di
tada contra los prisioneros deberá ser comunica
inmediatamente a la potencia protectora; que,
el caso de dictarse la pena de muerte, los detall
del delito deberán ser comunicados a la potenc
protectora, para ser transmitidos a la potencia
cuyas fuerzas sirvió el prisionero, y que la sente
cia no podrá ser ejecutada hasta la expiració
de un período de tres meses, por lo menos, de
pués de tales comunicaciones.

Los Estados Unidos exigieron a los japones
que cumplieran su compromiso de observar el Co
venio, mediante la comunicación al Ministro
Suiza en Tokío, de las acusaciones y las sentenci
dictadas contra los aviadores, permitiendo al r
presentante suizo que visitara a los retenidos en p
sión, informándole de los nombres de todos aqu
llos contra quienes se hubiera cumplido una se
tencia de muerte, y reponiendo a los demás en s
plenos derechos como prisioneros de guerra.

El Gobierno hizo la siguiente amonestación o
cial: "En caso de que el Gobierno japonés, seg
parece, haya descendido a cometer tales actos
barbarismo y manifestaciones de depravación, co
son el asesinato a sangre fría de miembros unif
mados de las fuerzas armadas norteamericanas,
Gobierno de los Estados Unidos considerará re
ponsables, individual y oficialmente, de estos de
berados crímenes a todos aquellos funcionarios d
gobierno del Japón que hayan participado en ell
y a su debido tiempo, entregará a tales funcion
rios a la justicia."

Las ejecuciones suscitaron la indignación pop
lar por todos los Estados Unidos. Al día siguien
de haberse hecho públicas, la venta de bonos
guerra aumentó considerablemente. Se promet
que se castigaría a todos los responsables de las ej
cuciones, pero que no se adoptarían represalias co
tra los prisioneros japoneses. El Subsecretario
Guerra, Robert P. Patterson, declaró:

"Las represalias por esta acción, tomadas cont
los soldados japoneses en nuestro poder, nos harí
descender al nivel de nuestros enemigos, sin afect
a los perversos individuos que son los únicos re
ponsables. Llevaremos a cabo nuestras represalia
pero han de ser aplicadas contra los funcionari
del Gobierno japonés que instigaron estos crímenes

CAPELLANES ABNEGADOS

CENTENARES de capellanes castrenses, sin armas y sin miedo, acompañan a las tropas combatientes de los Estados Unidos que entran en acción contra el Eje en los diversos frentes del mundo. Estos capellanes, soportando el fuego de la artillería, los tanques y los aeroplanos enemigos, cuidan de los enfermos y heridos y administran los auxilios espirituales a los moribundos. Durante las treguas de la lucha, se les busca con frecuencia para celebrar servicios religiosos varias veces al día.

A pesar de los peligros inherentes a los frentes de batalla, todos los capellanes que se envían con las fuerzas armadas al extranjero han solicitado voluntariamente el ocupar estos puestos. Durante la primera guerra mundial, cinco capellanes castrenses resultaron muertos mientras desempeñaban su ministerio con las tropas. En esta guerra, y hasta el 1 de abril, habían perdido la vida cinco capellanes, dos católicos, dos protestantes y uno judío; muertos en acción de guerra o desaparecidos en alta mar. Otros treinta y siete capellanes ha sido hechos prisioneros de guerra.

El Teniente John Wáshington, de Kearny, New Jersey, murió en el torpedeamiento de un buque en el Atlántico Septentrional. Mientras el buque se hundía, el Capellán Wáshington andaba por la cubierta recomendando a todos que se mantuvieran en calma. Cedió su chaleco salvavidas a un soldado que no tenía. Los supervivientes cuentan haber visto al Capellán arrodillado y rezando mientras el buque se iba a pique.

El Capellán Clement Falter, de Akron, Ohio, resultó muerto el 8 de noviembre de 1942 mientras efectuaba el desembarco acompañando al primer grupo de tropas de asalto que ocupó Fedhala en el Norte de África. El Padre Falter, primer capellán que perdió la vida en esta guerra, fué enterrado en un pequeño cementerio próximo a Fedhala con varios otros muertos de las tropas norteamericanas. El Arzobispo Francis J. Spellman, Vicario General Castrense de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, visitó el Norte de África el pasado mes de marzo y dijo una misa sobre la sepultura del Capellán Falter. El Sargento Charles Marlin, que desembarcó con el Padre Falter, relata la muerte del sacerdote en la forma siguiente: "Yo había andado sólo unos cuantos pasos en la arena cuando miré hacia donde se hallaba el Padre Falter. Justamente en ese momento, una granada de un cañón de 75 mm. estalló cerca de él. Lo vi caer al suelo, así como a otros cuantos que se hallaban a su alrededor. Después supe que fué herido en la cabeza por la metralla, muriendo casi instantáneamente".



Un gallardete religioso, única insignia que puede ondear sobre el pabellón nacional, izado en la punta del asta de bandera para indicar que se está celebrando un servicio religioso a bordo



El Tte. John Washington, Capellán del Ejército que cedió su chaleco salvavidas a un soldado y pereció abnegadamente al hundirse el buque



El Padre Clement Falter, de Akron, Ohio, primer capellán castrense de los Estados Unidos que muere en acción en la presente guerra, fué condecorado póstumamente con todos los honores

La compra de simientes está muy animada. Esta primavera, a causa del racionamiento de los víveres en conserva, mucha gente que nunca antes había cultivado una huerta, está sembrando una parcela de terreno



He aquí dos muchachas jóvenes, que han emprendido con gran entusiasmo el cultivo de una huertecita en la explanada contigua a su casa, siembran tomates. Abajo: En el Jardín Botánico de la ciudad de Nueva York, unos peritos agrícolas demuestran lo que se puede realizar en una pequeña parcela de diez por quince metros. En este reducido espacio es posible cosechar legumbres y verduras suficientes para las necesidades de una familia



LAS HUERTAS DE LA VICTORIA

El azadón y la pala de varias puntas han llegad a ser símbolos de patriotismo en los Estado Unidos, a medida que aumenta la necesidad de ali mentos para la población, las fuerzas armadas y nues tros aliados. En virtud de un programa patrocinad por el gobierno a fin de producir artículos comestible en todo espacio de terreno disponible, se están culti vando 10.000.000 de huertas en las ciudades y en lo pueblos. Muchas de estas huertas las han labrado sembrado individuos que nunca habían hecho est clase de trabajos. Las muchachas estudiantes y lo muchachos demasiado jóvenes para ingresar en el ser vicio militar, invierten el tiempo que tienen libre e los campos de juegos de los parques y en los solare que se han convertido en terrenos cultivables. Lo obreros de la industria de guerra, tanto hombres com mujeres, encuentran solaz en excavar las explanada contiguas a sus casas. Tanto los altos directores com los empleados de oficinas y los obreros, de las oficina urbanas y las fábricas industriales de todo el país, s han dedicado con ahinco a esta nueva y útil labor d afición en los ratos libres.

Los productos de estas huertas, llamadas "Huerta de la Victoria", han desempeñado un papel important permitiendo que el país expida grandes cantidades d víveres a Inglaterra y Rusia, y alimente a los soldado norteamericanos y aliados en los frentes de batalla Con anterioridad a la guerra y durante una generación ha habido un descenso en el número de huertas con tiguas a las viviendas en las ciudades y los pueblos. A su vez, las familias se fueron acostumbrando a con sumir legumbres en conserva, de las fértiles comarca para esta clase de cultivos, tales como los valles Impe rial y San Fernando de California. Además, las ve duras frescas se expedían a todo el país, en vagone frigoríficos de ferrocarril, desde las regiones produc toras en gran escala hasta las tiendas de comestible de cada vecindario.

Al aumentar las demandas de la guerra, el Ejércit y la administración de Préstamos y Arrendamientos que se ocupa de los envíos de víveres a los países alia dos, adquirieron cantidades cada vez mayores de art culos en conserva que se pueden embarcar y transpor tar con más facilidad. El treinta y cinco por cient del total que se empacó en 1942, y el cincuenta po ciento de lo empacado en 1943, se reservó para uso militares. También se derivaron enormes cantidade de víveres de origen vegetal a las fábricas de desh dratación recién construídas, donde fueron desecado y empacados para ser enviados al extranjero.

Los productos de las huertas pequeñas, cultivada individualmente, y de las granjas familiares, ocuparo el lugar de las legumbres y verduras en latas o conge ladas, y por consiguiente aliviaron en gran parte lo problemas que el racionamiento presenta para la po blación civil. En la mayoría de los casos, una parcel de diez por quince metros es suficiente para produci lo necesario para una familia. Cuando hay varias pa celas juntas, el gobierno paga los gastos de arar y gra dar el terreno. Se han arado o excavado para cultiva huertas, solares sin edificar, prados de césped tanto pú blicos como particulares, fajas de terreno a lo largo d las carreteras y explanadas contiguas a las escuelas las iglesias. Se facilitó la compra de cal y fertilizantes bajo costo. También se mantuvo bajo el precio de la simientes y, como se había previsto la necesidad de la Huertas de la Victoria, hubo simiente para todos

Esta exhuberante huertecita es el fruto del trabajo de los inquilinos de una casa de apartamientos quienes decidieron sacar provecho de un solar vacío



Las estudiantes de un colegio de niñas cuidan de una huerta cultivada en el prado de césped del recinto escolar. Sus trabajos les servirán de mérito cuando se gradúen



Este club campestre, cercano a la ciudad de Nueva York, ha convertido su campo de golf en una inmensa huerta de la victoria, y así continuará hasta que termine la guerra



Los tanques de los aliados, en formación abierta y amparados por el fuego de la batería que se ve abajo, se abren paso a través de la escabrosa llanura tun

dirección al pueblo de Sened, ocupado por el Eje

BATALLA DE TANQUES

EL IMPONENTE ESPECTÁCULO DE LA GUERRA MODERNA

Un corresponsal del NEW YORK TIMES envió el relato siguiente de una batalla durante la cual el ataque de los tanques alemanes en Túnez fué rechazado al cabo de ocho días de combate.

UN oficial del estado mayor y yo subimos a este pico de 600 metros, situado en uno de los lados de un desfiladero entre montañas, después de haber informado los automóviles exploradores y las motocicletas de patrulla que los tanques alemanes habían emprendido la marcha avante en dirección nuestra desde unos veinte kilómetros de distancia. Por allí se había estado desarrollando una batalla desde hacía seis días, y consideramos que nos sería posible presenciar su culminación desde aquí.

Las unidades blindadas enemigas están maniobrando ahora con el propósito de capturar estas alturas y el desfiladero que hay entre ellas. Si lo lograran, ejecutarían un movimiento envolvente por la retaguardia de nuestras tropas y las obligarían a retirarse. Divisamos más abajo de nosotros el terreno de un valle verde y castaño. Se extiende desde donde estamos hasta unos treinta kilómetros de distancia. A la izquierda hay unas colinas cubiertas de pinos; a la derecha, una cadena de riscos curtidos por la intemperie. El enemigo no puede maniobrar en este valle; o avanza o se repliega.

Frente a nosotros y a unos tres kilómetros de distancia, cruza el valle un camino de lodo amarillento. Nuestros tanques de tamaño mediano forman una línea escalonada. Directamente debajo de donde nos hallamos, hay una concentración de cañones nuestros antitanques y antiaéreos, de cinco o seis filas en profundidad. A diez o doce kilómetros hacia el frente, divisamos un pequeño aduar. Sus blancas casas de un solo piso están rodeadas de antiguas murallas romanas, magníficas aún a pesar de su vejez de siglos. Detrás de nosotros hay emplazadas otras baterías. Nuestra infantería está a nuestra derecha, al otro lado de las colinas. Nuestras unidades blindadas se hallan a varios kilómetros hacia la izquierda. Se oye un lejano retumbar de cañones allá abajo en el valle.

Con los gemelos de campaña vemos retroceder nuestras patrullas; han atraído el fuego del enemigo, descubriendo que se dispone a entrar en acción con numerosas fuerzas. Divisamos, cerca del aduar, los tanques enemigos, de tamaño mediano y bajos, que se mueven lentamente. Entre ellos hay varios del tipo Mark VI alemán, que pesan cuarenta toneladas cada uno y montan cañones de 88 mm.

Estas unidades blindadas avanzan con indecisión. Después se detienen y dejan pasar, en reposo, las horas más calurosas del día. Por la tarde, avanzan otra vez, acercándose. Nuestros cañones deben permanecer callados, pero un artillero, precisamente desde la loma cercana a nosotros, dispara equivocadamente. Su granada choca en tierra, delante de los vehículos alemanes que van en la vanguardia. Ya conocen los alemanes la posición del artillero. Este desliz nos resulta costoso. Los aviones Stuka enemigos, con alas plateadas que brillan en el sol, vuelan sobre la colina que está frente a nosotros, y después viran por detrás. Nuestros cañones antiaéreos entran en acción, haciendo temblar el terreno de las lomas y llenando el espacio de nubecillas flotantes de humo. Los aeroplanos alemanes descienden en picadas largas y bien ejecutadas, una tras otra, sobre la batería del madrugador artillero.

Ya está muy avanzada la tarde. Los tanques alemanes se ponen de nuevo en marcha. Su movimiento es más bien lento. Los tanques hacen fuego con mayor precisión cuando están quietos. Una línea de ellos dispara, y vemos levantarse un humo blanco en las cercanías de nuestros tanques. Se pone en marcha otra línea de tanques nazis de tamaño mediano, y se detiene para disparar mientras que la línea que avanzó primeramente recarga sus cañones. Con los gemelos de campaña podemos ver con claridad los tanques.

El enemigo continúa avanzando, pero nuestros cañones permanecen silenciosos todavía. Nuestros mandos están tratando de atraerlos lo más cerca posible, antes de descubrirles nuestras posiciones.

Por fin nuestra artillería entra en acción atronando el espacio. Cerca de los tanques enemigos se alzan altas piras de humo. Se oye un sonido más agudo y seco al abrir el fuego los cañones de 75 mm. de nuestros tanques. Después, el fuego de los cañones antitanques. El paisaje se llena de columnas de humo negro. El estruendo es ensordecedor.

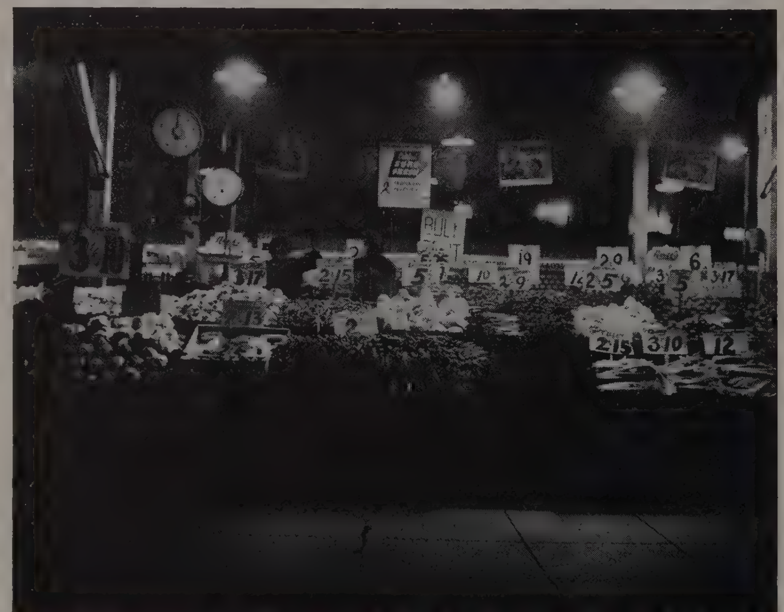
Con los gemelos de campaña, vemos poner fuera de combate a un tanque alemán. Las motitas que se mueven son sus tripulantes que saltan fuera de él y corren buscando donde guarecerse. Aumenta el fragor de la batalla, y es imposible observar a la vez todo cuanto pasa. Las explosiones negras y blancas de las granadas se elevan desde ambos bandos. La mitad del valle está cubierto con una capa de humo, y en el resto de él se elevan espirales de humo también. Las más negras provienen de los tanques incendiados. Vemos uno de los enormes Mark VI, alcanzado lateralmente por granadas, que trata de abandonar el campo de batalla pero que no puede virar. Retrocede e inicia un viraje, pero vuelca sobre un costado.

Ahora, nuestros tanques arremeten para atacar. Rebasan la infantería enemiga que se halla en el cauce seco del arroyo, y le cortan la retirada. Se rinden a la mañana siguiente. Nuestros tanques se detienen un poco más allá del arroyo. Evitan el ponerse al alcance de una concentración de cañones alemanes de 88 mm. de calibre. Además, está obscureciendo. Esta noche no hay luna a primera hora, y por tanto, la lucha de tanques es casi imposible. Comemos algunos víveres en conserva y nos echamos a dormir. A la mañana siguiente nos enteramos de que el enemigo se ha retirado durante la noche, dejando únicamente en el valle una fuerza que cubra su retirada final.

Nuestros aviones de bombardeo, en su mayoría del tipo Boston, llegan poco después de amanecer y bombardean los tanques alemanes que se han quedado. El enemigo, que carece ahora de fuego antiaéreo concentrado, no puede impedir que los aviones de bombardeo desciendan hasta poca altura para atacar. La misión de la fuerza que aguanta es demorar la persecución de las unidades principales que se retiran. Cumplen su cometido, pero sufren muchas bajas causadas por las bombas aéreas y las granadas. Nuestros tanques llegan a la entrada del desfiladero por el lado opuesto del valle. Tratan de cortarle la retirada al enemigo, pero éste empleó sus tanques más veloces para cubrir su retaguardia y consigue escapar. Ha terminado la batalla; ha fracasado el intento enemigo de ocupar este valle y sus fuerzas marchan en retirada forzosa hacia la costa del Mediterráneo.

TRABAJADORE

El montaje final de los aviones de bombardeo se efectúa durante la noche, en la explanada de la fábrica, a la luz de unos proyectores. Jornada de 24 hor



Muchos abaceros tienen la condescendencia de mantener abiertas sus tiendas lo suficientemente tarde para permitir que las amas de casa que trabajan en la tanda que termina ya de noche, efectúen sus compras cuando van de regreso a sus hogares



Esta comida es el desayuno para los niños de la casa, pero para los hombres una colación de última hora antes de acostarse. Pertenecen a la tanda noctur y acaban de regresar al hogar después de haber terminado su jornada de cada

NOCTURNOS

La guerra ha aumentado considerablemente el número de obreros nocturnos en los Estados Unidos. El programa del gobierno prescribe que la producción prosiga sin cesar las veinte y cuatro horas del día. En las grandes obras al aire libre, tales como la construcción de buques y de edificios para nuevas fábricas, el trabajo continúa durante la noche a la luz de gigantescos proyectores. Y en los talleres iluminados por luces de neón, se mantiene a las máquinas funcionando para producir cañones, aeroplanos y tanques, y todos los adminículos que forman parte de los buques y de los ejércitos. Casi el cuarenta por ciento de los empleados en la industria de guerra son obreros nocturnos. En los densamente poblados centros de la producción bélica, ha surgido con este motivo una forma completamente nueva de la vida en común. Los cinematógrafos, los juegos de bolos y los salones de baile, suelen permanecer abiertos a horas tan inusitadas como las 4 o las 5 de la madrugada, para los obreros que terminan de trabajar a medianoche.

La tarea de poner la producción a un régimen de veinte y cuatro horas al día se acometió cuando los ejércitos de Hitler invadieron Francia. Y se ha desarrollado hasta tal punto que los obreros de la producción propiamente dicha en las industrias de guerra, están distribuídos en cantidades iguales entre las tandas diurnas y nocturnas. La producción nocturna está ahora rindiendo únicamente el 18 por ciento menos por hombre, que la producción durante el día.

El mayor problema del obrero nocturno es el sueño. Durante la semana se va acostumbrando a dormir en pleno día; pero el domingo, la mayoría de los obreros nocturnos desean estar con sus familias, y permanecen despiertos durante las horas que deberían dormir habitualmente. La esposa de un obrero nocturno tiene también sus problemas. Tiene que enviar los niños a la escuela y preparar sus comidas a las horas corrientes. Pero además, tiene que preparar comidas para su esposo, a horas inusitadas, y hacer que los niños guarden silencio mientras el padre duerme.

Un gran porcentaje de los obreros de la industria de guerra son mujeres, y se ha hecho todo lo posible por asignarles horas de trabajo durante el día. Muchas mujeres comienzan a trabajar a las seis de la mañana, y terminan a las dos de la tarde, siendo sustituídas por otra tanda de mujeres que trabajan hasta las diez de la noche. De esta manera se consigue establecer dos turnos de ocho horas para las mujeres. Los típicos turnos nocturnos para los hombres son de cuatro de la tarde a medianoche, y de medianoche a ocho de la mañana, trabajando horas extraordinarias siempre que es necesario.

El incesante funcionar de las máquinas ha complicado la labor de los mecánicos encargados de mantenerlas en buen estado de conservación. Anteriormente, las máquinas podían ser reparadas por la noche; podían dejar de funcionar durante varios días, e incluso ser enviadas a otra fábrica para hacerles la reparación. En la actualidad, los mecánicos tratan de hacer reparaciones mientras las máquinas están en marcha. Se hace caso omiso de los defectos de menor importancia. A menudo, los mecánicos tienen que construir piezas nuevas para evitar demoras o porque no hay piezas de repuesto disponibles. Se hacen todos los esfuerzos imaginables por mantener todas las máquinas en funcionamiento.

Los adelantos en la iluminación han disminuído considerablemente la fatiga de la vista. La mayoría de las fábricas están actualmente dotadas de luces fluorescentes, las cuales proporcionan una claridad más suave que las lámparas incandescentes. Los grandes proyectores utilizados para los trabajos al aire libre son de modelos modernos que reproducen lo mejor posible la luz del día.

Muchas máquinas están produciendo el triple de lo que lo hacían en tiempos de paz. Esta producción adicional, que puede representar la diferencia entre victoria y derrota, se logra gracias a los hombres y mujeres que trabajan de noche, y de los cuales, es sumamente raro que se deje oir alguna queja. Están muy satisfechos de cumplir una gran misión.

La tanda nocturna se hace cargo de los trabajos cuando le corresponde suspenderlos a la tanda anterior, entrando a trabajar cuando la mayoría de la gente se halla en casa durmiendo. Abajo: Los teatros tienen funciones cinematográficas especiales para que puedan atenderlas los trabajadores nocturnos



Tropas de asalto bogan para cruzar un arroyo en un bote pequeño cargado con un cañón antitanque y municiones; mientras tanto, se hacen detonar unas cargas de dinam ocultas en las cercanías del bote. Esta es una de las fases del entrenamiento intensivo a que se someten estas tropas antes de que entren a participar en ninguna acción de gue

INICIANDO EL ATAQUE

ANTES de llegar las tropas de las Naciones Unidas a desfilar triunfalmente por Berlín y Tokío, tendrán que atravesar, bajo fuego enemigo, muchos ríos, bahías y ensenadas. La infantería y los ingenieros de los Estados Unidos han realizado ya, con éxito, sus primeras travesías en el Africa del Norte, en Nueva Guinea y en Guadalcanal. Miles de otras tropas se están adiestrando para los ataques venideros.

Los ingenieros militares que construyen los puentes para las tropas que les siguen, consideran mera rutina la ejecución de tan arriesgadas misiones. Bajo el fuego de la artillería enemiga, bogan en botes de asalto hacia la orilla, desde donde se les hostiliza. Antes de atascarse en la playa los botes, los ingenieros saltan al agua y corren a hacer volar los nidos de ametralladoras del enemigo o a abrir paso a través de las alambradas. En tales operaciones, las bajas pueden ser muy numerosas. Mientras cortan los alambres de púas o colocan torpedos que provoquen la explosión de los campos de minas del enemigo, se hallan expuestos al fuego contrario. Pero los que van en el primer escalón saben que les siguen otros botes con más tropas, cañones antitanques, ametralladoras y aprovisionamientos.

Operando de este modo, las tropas norteamericanas se abrieron camino, palmo a palmo, a lo largo de la costa de Nueva Guinea. Otras tropas avanzaron, combatiendo de islita en islita, en la parte meridional del archipiélago Salomón. Y otras realizaron desembarcos en las playas remotas y despobladas de las Aleutas. Y se están preparando nuevos asaltos sobre territorio enemigo.



Pelotón de tropas de asalto desembarca un cañón antitanque con la ayuda de unos tablo Cada soldado lleva un fusil Garand y una mochila repleta, además de sus raciones alimenti

El "jeep" anfibio marcha igualmente por tierra que por agua y, en ambos casos, es conducido y propulsado por el mismo mecanismo de mandos. Lleva cinco hombres, puede cruzar un río, navegar por un lago, y operar en rompientes accesibles para un bote de su tamaño. El torno de la proa sirve para ayudarle a trepar por pendientes empinadas


El automóvil "jeep" anfibio, utilizado ya en la guerra, se produce en grandes cantidades en una fábrica de automóviles de Detroit. Es una adaptación del "jeep" terrestre, que ha prestado ya tan buenos servicios

"JEEPS" ANFIBIOS

LA producción en gran escala de pertrechos "anfibios" en la madre patria aumenta al mismo ritmo que el desarrollo de las fuerzas combatientes en el extranjero. Tanto los hombres de ciencias como los militares están ideando y perfeccionando, en los laboratorios de investigación y en los campos de experimentación, nuevos pertrechos de guerra que aun no han sido ensayados en campaña.

Uno de estos nuevos pertrechos, que actualmente está desempeñando un importante papel en las operaciones de desembarco, es un automóvil "jeep" anfibio, de un cuarto de tonelada, con cuatro ruedas motrices y carrocería en forma de bote. El "jeep" terrestre, construído a propósito para marchar por terrenos abruptos, sirve para transportar velozmente personal y armas. El "jeep" acuático puede realizar las mismas misiones y, además, atravesar un río, navegar por un lago y operar en las rompientes próximas a la costa.

El motor va herméticamente cerrado a fin de impedir la entrada del agua. Un montacargas colocado en la parte posterior de la carrocería, permite al "jeep" trepar, por su propia fuerza. Una bomba extrae el agua que pueda entrarle por las bordas. Los mandos de conducción son iguales ya se emplee para caminar por tierra o para navegar por el agua.

FOTOGRAFÍAS DE LA BATALLA DEL MA



Aviones de bombardeo aliados atacando un buque transporte japonés durante la batalla del mar de Bismarck. El humo que se divisa proviene de un navío incendia

Los aviones de bombardeo sorprendieron a estos dos aviones japoneses mientras se reponían de combustible en el aerodromo de Lae, Nueva Guinea, destruyéndol

DE BISMARCK

ESTAS fotografías muestran cómo los aviones de bombardeo de los Estados Unidos, empleando su nuevo método de ataque en vuelo bajo, destruyeron un convoy japonés compuesto de 12 buques de transporte y 10 navíos de guerra, en la batalla del mar de Bismarck. Los aviones de bombardeo atacaron a la altura de los mástiles, acribillando las cubiertas de los buques con fuego de ametralladora y arrojando proyectiles cargados de alto explosivo en el mar, cerca de los buques enemigos. Este método de ataque se llama "bombardeo por rebote". Las bombas tienen espoletas de retardo y lanzándolas cuando el aeroplano se aproxima a su blanco, rebotan en el agua, saltan al costado del buque y hacen explosión debajo de la superficie, que es donde pueden hacer más daño.

Después de la batalla del mar de Bismarck, que terminó el 4 de marzo, han sido atacados y obligados a retroceder otros convoyes japoneses que trataban de reforzar las bases enemigas establecidas en Salamaua y en Lae.

Aparte del efecto inmediato de estos encuentros, cada vez se hacen más graves para los japoneses las continuas pérdidas de tonelaje marítimo que les causan los aeroplanos, buques de superficie y submarinos de las Naciones Unidas. El enemigo necesita muchos buques para consolidar el imperio que ha robado, especialmente para transportar las materias primas, de las Indias Orientales invadidas, al Japón, a fin de manufacturarlas en pertrechos de guerra.

El Secretario de Marina Mr. Knox declaró que, después de 16 meses de guerra naval, el tonelaje total de buques mercantes a la disposición del Japón era probablemente el 14 por ciento menor que cuando comenzó la guerra. Al principio de la guerra, el Japón disponía de unas 6,369,000 toneladas de buques mercantes. Se estima que sus pérdidas han sido de 1,857,000 toneladas, o sea casi el tercio de su flota mercante. Tal vez haya conseguido reponer la mitad de estas pérdidas.

Un destructor enemigo, maltrecho por los aviones aliados, trató inutilmente de esquivar las bombas que hacen explosión en su proa. Poco después de tomada esta fotografía, lo único que quedaba era una mancha de aceite en el agua



Un buque de transporte arrojando humo después de alcanzado por varias bombas durante la batalla; en la cual, resultó completamente destruído un convoy enemigo de 22 buques



Estela ondulante marcada por un destructor japonés, uno de diez buques de guerra hundidos por las bombas de los aliados durante la batalla del mar de Bismarck

COOPERACIÓN MUNDIAL

PREPARATIVOS PARA UN MUNDO MEJOR DESPUÉS DE LA GUERRA

LOS estadistas de las Naciones Unidas están discutiendo actualmente las medidas concretas que habrán de afianzar después de la guerra un sistema de cooperación mundial consagrado a la consecución de los objetivos de la Carta del Atlántico. Ya se han adoptado varias medidas, y están otras análogas en preparación, a fin de facilitar la transición de las actividades de guerra a las de paz, y acelerar el establecimiento de organismos mundiales capaces de afrontar los numerosos problemas que se plantearán después de cesadas las hostilidades. El activo estudio de planes que realizan en la actualidad los gobiernos, individuos y organismos particulares, en los Estados Unidos y en los países aliados, ha sido estimulado, naturalmente, por el mejoramiento de la perspectiva militar a fines de 1942 y principios de 1943. Pero continúa haciéndose hincapié en la importancia del esfuerzo bélico. Y en ninguna parte hay la tendencia de creer que la guerra durará menos tiempo de lo que antes se esperaba, ni restarle importancia a la labor gigantesca que es necesaria para imponerles la "rendición incondicional" a Alemania, el Japón, Italia y demás satélites.

No obstante, se comprende que en una guerra global que afecta los recursos, las energías y las vidas de casi todos los pueblos del mundo, la preparación para la postguerra no puede esperar hasta que cesen por completo las hostilidades.

Gran parte de los planes para la postguerra se relacionan de manera íntima con la colaboración que deben prestar todas las Naciones Unidas y las que mantienen una actitud propicia, a librar la guerra. Algunos de los convenios que obligan a las Naciones Unidas a laborar aunadamente en el desarrollo de la guerra, las compelen asimismo a cooperar en lo económico y lo político para afianzar una paz duradera después.

Entre estos convenios, son dignos de especial mención los Acuerdos Principales de Préstamos y Arrendamientos que han suscrito los Estados Unidos y otras muchas naciones aliadas o no beligerantes, en la propia acepción de la palabra.

El Congreso de los Estados Unidos, que comparte con el Departamento Ejecutivo del Gobierno la responsabilidad de determinar la política a seguir y el ajuste de cuentas después de la guerra, ha ratificado por mayoría abrumadora la Ley de Préstamos y Arrendamientos, al prorrogarla en 1943.

Los Acuerdos Principales de Préstamos y Arrendamientos estipulan que al determinarse finalmente los beneficios proporcionados por los Estados Unidos a otras naciones durante la guerra, los términos y las condiciones de los ajustes de cuentas sean tales, que no graven el comercio, sino que por el contrario, fomenten las relaciones económicas mutuamente ventajosas y mejoren las condiciones económicas generales del mundo.

Prescriben también la acción concertada, encaminada a alcanzar el aumento de la producción, del número de personas empleadas y del intercambio y consumo de las mercancías "que constituyen la base material de la libertad y el bienestar de los pueblos", lo mismo que efectuar la eliminación de toda forma de parcialidad de trato en el comercio internacional, la reducción de aranceles y demás barreras que puedan obstruir el tráfico comercial, y en general alcanzar los objetivos económicos que se exponen en la Carta del Atlántico.

Huelga decir que un programa tan amplio y constructivo, que implica el desarrollo de un sistema económico mundial sobre el cual descansan primordialmente las esperanzas de establecer una paz duradera y un mundo mejor para todos los pueblos, no se puede poner en marcha de la noche a la mañana.

Por lo tanto, se perfila ya la necesidad de comenzar inmediatamente las deliberaciones y negociaciones activas entre los gobiernos de las Naciones Unidas y de los demás países de análogas tendencias, a fin de convertir los principios y objetivos generales en medidas concretas que puedan aplicarse, tanto durante la guerra, como después de terminada victoriosamente la lucha.

Precisamente con este propósito se hacen los preparativos para las deliberaciones y conferencias entre los representantes de las Naciones Unidas, con el fin de explorar de manera cuidadosa, sistemática y minuciosa, los problemas mundiales que se plantean en lo económico; como un paso hacia la meta, que es librar de privaciones a todos los países del globo.

Los estudios y las consultas se proponían formular planes y propuestas, avenir los divergentes puntos de vista y, en general, hallar soluciones a los problemas de manera satisfactoria para todos.

Las naciones del hemisferio occidental han proporcionado una pauta para la cooperación internacional, con un sistema que constituye tal vez la realización más culminante en esta esfera que haya conseguido hasta ahora el hombre civilizado. En este sistema interamericano, el estado más pequeño es exactamente tan libre en su albedrío para determinar su propio destino como el estado más grande; y el estado pequeño puede sentirse tan seguro como el estado más grande, porque le consta que su independencia e integridad son cuestiones q[ue] atañen de modo vital a sus vecinos más poderoso[s] y porque tiene la garantía de que en caso de ver amenazadas sus libertades por la agresión pro[ve]niente de fuera del hemisferio occidental, sus ve[ci]nos más poderosos adoptarían todas las medid[as] necesarias para ahuyentar tal peligro.

Esta clase de decorosas relaciones internacion[a]les, lograda por las naciones independientes [de] América, ha llegado a constituir el objetivo de l[as] Naciones Unidas.

El problema que ahora absorbe la mente de l[os] estadistas, así como de todos los ciudadanos [en] general, es el modo de ampliar este sistema pa[ra] darle un alcance mundial.

El núcleo de tal sistema mundial es la armaz[ón] que constituyen ya las Naciones Unidas, pero qu[e]da por establecer la organización que se ocupe [de] los problemas concretos de la postguerra. Esta [es] la tarea que se está emprendiendo en la actualida[d].

Cada país tendrá sus propios problemas de [la] postguerra, pero es muy probable que muchos [de] ellos sean comunes a todas las naciones. Y m[e]diante una acción cooperativa, las múltiples nac[io]nes podrán auxiliarse mutuamente para resolv[er] sus problemas particulares.

Existe una cosa indudable con respecto al actu[al] conflicto mundial; y es que, al terminarse és[te,] gran parte del mundo padecerá hambre y otr[as] necesidades; y que habrá gran demanda de víver[es,] tejidos y alojamientos. No será solamente un pr[o]blema el proporcionar auxilios que satisfag[an] las necesidades inmediatas de los pueblos mal a[li]mentados, mal vestidos y mal alojados en much[os] lugares del mundo, sino también un problema [de] gran alcance en lo que se refiere a la rehabili[ta]ción de la agricultura y la industria, y al restab[le]cimiento de economías de tiempos de paz.

En muchas naciones se ha creado una enorm[e] capacidad de producción para proporcionar pert[re]chos de guerra. Esta capacidad de producción, a[m]pliada hasta un nivel más alto que el anter[ior] de tiempos de paz, ha de transformarse en ap[li]caciones constructivas en vez de destructivas.

A causa de las demandas de tráfico marítim[o] mercante para la guerra, algunas naciones h[an] acumulado excedentes de producción agríc[ola] que no son absolutamente esenciales para us[os] militares, mientras que otras naciones, can[sa]das del régimen de racionamiento de guer[ra,] estarán ávidas de dichos productos.

Por todas partes habrá escasez de esto [y] aquello. En todas partes habrá demanda [de] aprovisionamientos para restaurar la econom[ía] nacional al régimen de tiempos de paz. Pa[ra] evitar lo que ocurrió después de la otra guer[ra,] cuando la arrebatiña de las naciones que [se] disputaban los aprovisionamientos disponibl[es] dió por resultado un desbarajuste de las ex[is]tencias, los precios y otros factores, esta [vez] se hará necesaria la acción cooperativa en [la] producción, adquisición y distribución.

En general, las Naciones Unidas tratan [de] establecer un sistema mediante el cual se d[is]tribuyan más equitativamente los productos [de] todo el mundo entre todos los pueblos, con [li]bertad para trabajar, vivir y profesor cult[o] sin el constante temor o zozobra de la guer[ra].



Un "Commando" canadiense y un "Ranger" norteamericano encienden un cigarrillo después de una incursión en territorio enemigo



El Dr. Castillo Nájera Embajador de México, y el Presidente Quezón, de la Mancomunidad Filipina, firman la Declaración de las Naciones Unidas en presencia del Presidente Roosevelt



El Primer Ministro Stalin expone la política rusa al Primer Ministro inglés Winston Churchill y a Averrill Harriman, representante de los Estados Unidos

Los delegados de las Repúblicas Americanas que formularon la política del Hemisferio en la Reunión de Consulta en Río de Janeiro, vislumbran la cooperación mundial

T. V. Soong, Ministro de Relaciones Exteriores de China, y el Secretario de Estado, Cordell Hull, firman un convenio de Préstamos y Arrendamientos para la prosecución de la guerra



El Secretario de Negocios Extranjeros inglés Anthony Eden (el cuarto por la izqda.) con el Secretario de Estado Cordell Hull, visitan el Congreso norteamericano



Fortalezas Volantes de retorno a su base después de arrojar toneladas de bombas sobre objetivos del Eje. El continuo éxito de estos aviones norteamericanos pr



Las bombas arrojadas por las Fortalezas Volantes y los aviones de bombardeo Marauder caen a granel sobre una base naval del Eje, en la costa de Europa. Las fotografías tomadas después del bombardeo muestran la base en ruinas

OFENSIV

CUANDO los aviones de bombardeo diurn de los aliados cruzan la costa de la Br taña septentrional, las explosiones de la artill ría antiaérea parecen generalmente, a la luz d sol de la tarde, lejanas setas blancas, rojizas p arriba. Después, los artilleros alemanes comie zan a afinar la puntería. Al aproximarse a L rient, las explosiones de las granadas son m cercanas y más frecuentes; lo bastante próxim para que los tripulantes de los aviones pued ver la llamarada anaranjada de la explosió dentro de la zona blanca.

Aparecen los aviones de caza alemanes y e tonces los aviones de caza aliados se lanzan h cia abajo, en picada, para detenerlos. Alred dor de la formación de aviones de bombard se entabla una serie de combates acrobático pero los aeroplanos grandes continúan su ma cha y arrojan toneladas de bombas en la gu rida de los submarinos nazis. Mientras los aer planos viran para emprender el regreso a Gran Bretaña, caen a tierra aviones de caza d ambos bandos y unos cuantos de bombarde Esta batalla prosigue día tras día. Las Fort lezas Volantes y los "Liberator" atacan los mu lles de los submarinos nazis, las centrales hidr eléctricas, los depósitos de aprovisionamiento los almacenes de torpedos, los talleres de con trucción y reparación y las fábricas de mot res, desde St. Nazaire hasta Wilhelmshaven, incursiones que aumentan continuamente en p tencia. Durante la noche, los aviones "Lanca ter" y "Stirling" atruenan el espacio dirigié dose al este para arrojar miles de tonelad de explosivos en ataques concentrados sobr Essen, Colonia, Berlín y muchos otros objetivo

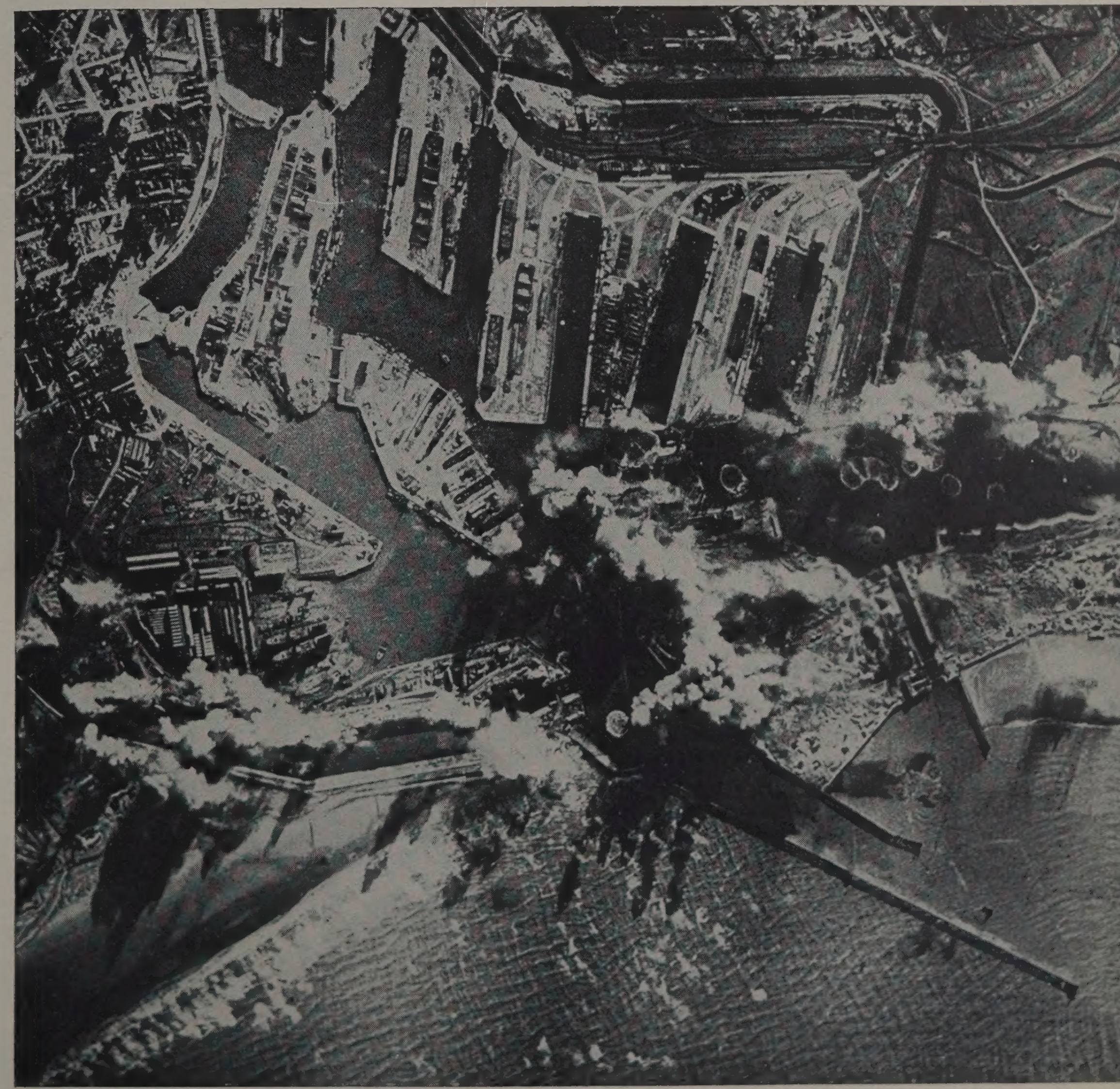
Las incursiones diurnas son ataques de pr cisión contra determinadas instalaciones; la incursiones nocturnas "saturan", con enorme t

lamente a los nazis, que, como los japoneses, han tratado de deshacer las formaciones de Fortalezas, arrojándoles bombas desde aviones que vuelan a mayor altura

AÉREA

nelaje de bombas, los objetivos que se han escogido. A menudo, los aviones de bombardeo nocturno se guían por los incendios que han provocado los aeroplanos que les precedieron; incendios tan enormes que se pueden divisar a 90 kilómetros de distancia. Después, es tan denso el humo, que los aviones de reconocimiento no pueden obtener fotografías claras durante varios días subsiguientes.

Los habitantes de Londres, Coventry, Bristol, Birmingham y otras muchas ciudades inglesas saben lo que son los bombardeos nocturnos. Han visto las explosiones de las granadas antiaéreas que parecen constelaciones; los haces de luz blanca de los proyectores que se van aproximando y después cruzan por arriba, a medida que se desarrollan los ataques; las bombas incendiarias estallan en bolas de fuego del tamaño de un balón de fútbol y con la intensidad de la luz blanca azulada del arco eléctrico de los soldadores; las calles anegadas de acera a acera, mientras los bomberos tratan de extinguir las llamas que se extienden por muchos kilómetros cuadrados; la deslumbradora llamarada de color anaranjado de las explosiones de las bombas grandes. Han oído la caída de bombas lejanas, produciendo un silbido, y su estruendoso y prolongado estallido; las bombas cercanas caen vertiginosamente, con el estruendo de los trenes expresos al pasar por un túnel, y estallan con una sacudida atronadora; el ruido de alud del derrumbamiento de los muros de ladrillo; el continuo chasquido de los cañones antiaéreos y las explosiones del fuego antiaéreo atruenan el espacio. Han aspirado el olor de la cordita y el polvo de los escombros de los edificios demolidos por las explosiones. Y lo que es todavía más importante, después de los intensos bombardeos, han encontrado interrumpi-



Los tetramotores "Liberator" bombardean el puertode Dunquerque. Las nubecillas de humo que se ven en la fotografía indican las explosiones de un reguero de bombas arrojadas sobre el canal de acceso, el dique y la exclusa

(Continuación)

das las comunicaciones, cortadas las líneas telefónicas y telegráficas, obstruídas las alcantarillas, convertidos en montones de escombros los accesos a los puentes, rotas las cañerías maestras del abastecimiento de agua, e incendiadas las de distribución del gas. Los autobuses que los conducen a su trabajo en las mañanas subsiguientes han de buscar caminos desviados, a través de calles que no estén interceptadas por los trozos de bombas o acordonadas para impedir el acceso por haber bombas que no hicieron explosión.

El fulminante ataque aéreo de los alemanes desquició la producción inglesa de materiales de guerra, y causó daños a los puertos ingleses, pero no logró ponerlos fuera de combate. En cambio, los ataques aéreos ingleses y norteamericanos sobre Alemania son actualmente mucho más fuertes que los bombardeos más intensos efectuados por los nazis contra Inglaterra. Por ejemplo: Colonia, Bremen y Essen han sufrido el impacto de 3.000 toneladas de bombas en una sola noche, a cambio de 450 toneladas que arrojaron los alemanes durante el más intenso de sus ataques de 1940-1941.

Las ofensivas aéreas se han concentrado contra las bases de submarinos y las ciudades donde se fabrican los motores, torpedos y piezas de los submarinos. Los aviones de bombardeo norteamericanos han atacado las bases de submarinos día tras día. Los ingleses han batido, en devastadores bombardeos nocturnos, los centros industriales que aprovisionan a aquellas bases.

Las fotografías tomadas por el servicio de reconocimiento aéreo dan una clara idea de los daños causados por bombardeos tan destructores.

Unas 2.000 fábricas e instalaciones defensivas de los alemanes han sufrido daños de consideración, y a causa de los ataques a 30 poblaciones principales de Alemania, han quedado sin hogar más de un millón de alemanes. Estas poblaciones, además



El General de División Ira C. Eaker, Comandante de las Fuerzas Aéreas norteamericanas en el frente europeo

de Colonia, Bremen y Essen, son: Duisburg, Hamburgo, Francfort, Dusseldorf, Manheim, Stuttgart, Delmenhorst, Dortmund, Munich, Danzig, Krefeld, Augsburg, Wilhelmshaven, Karlsruhe, Lubeck, Emden, Mainz, Saarbrucken, Aquisgran, Osnabruck, Rostock, Russelheim, Flensburg y Oberhausen.

En un solo ataque sobre Essen se ocasionaron daños en 34 talleres de las fábricas Krupp. Los periódicos de Essen publicaron que se habían clausurado todas las escuelas de la ciudad, que unos trenes especiales evacuaban diariamente a millares de personas, y que se había enviado apresuradamente a la ciudad un tren especial de socorro en donde se servían alimentos calientes.

Nueve días después del intenso ataque a Colonia, que es donde están establecidas las fábricas de pertrechos Vulcan, Reinfelz y K. G. Máuser y las fábricas de motores Kalk y Humbold Deutz, todavía se hallaban interrumpidas las comunicaciones telefónicas y telegráficas. Una tercera parte de la ciudad ha quedado totalmente en ruinas hubo que evacuar a toda prisa a 140.000 resident Los aeroplanos aliados, arrojando 100.000 bo bas incendiarias en una sola incursión, asolar más de 150 hectáreas de Dusseldorf, que es la c dad comercial más importante de la Alemania oc dental y un gran arsenal con sus fábricas sider gicas y de industria pesada. La superficie destru fué casi el cuádruple de la zona del distrito fin ciero de Londres que se quemó.

Emden, donde radican los astilleros de subma nos de la industria alemana del acero en el M del Norte, ha sido bombardeada una y otra v Como está situada en la desembocadura del ca Dortmund-Ems, Emden es el puerto más cómo después de Rotterdam, para el transbordo de c gamentos en gran volumen, destinados a, y pro dentes del, Ruhr, con cuya región tiene comu caciones fluviales directas.

Las estaciones del ferrocarril de Turín y Milán han sido objetivos con frecuencia. Italia pende de Alemania para abastecerse de un mill de toneladas de petróleo y un millón de tonela de carbón al año, y casi la mitad de estos apro sionamientos han de pasar por Milán. Otro 10 ciento pasa por Turín, donde han sufrido da tanto las estaciones ferroviarias como la fábrica automóviles Fiat.

En la bahía de Génova, que en otros tiempos el puerto de más tráfico de Italia, hay ahora p actividad a causa de las destructoras incursion Muchos buques han sido alcanzados estando at cados a los muelles, entre ellos el buque por aviones Roma y el trasatlántico Augustus. Hasta mes de marzo, sólo dos de los grandes muelles habían salvado de sufrir daños. Los cuarteles "M solini" han sido demolidos y muchos edificios dustriales han quedado completamente destruíd

Dos Fortalezas Volantes regresan a su base después de una fructuosa incursión aérea, realizada durante el día, sobre la base submarina nazi en Lorient, Franc

Las fotografías para este número fueron facilitadas por: Cubiertas: Leo Aarons, PA, Acme, Rudy Arnold. Páginas interiores: 1, 2 y 3, PA; 4, PA, Acme, Int., PA; 5, Acme; 6, British Official, P 7, PA, Acme; 8, British Combine; 9, Sargento Errigo y Cabo Miller del CSEEUA; 10, CAIA, CAIA, Acme; 11, PA; 12, Int.; 13, Acme, Int., European; 14, Harris & Ewing; 15, PA, Palmer de la OIG, Acm 16, CAIA, Ewing Galloway, CAIA; 17 y 18, CAIA; 19, CAIA, Acme; 20 y 21, MEUA; 22, Acme, PA; 23, PA, Newsweek Int.; 25, MEUA, CSEEUA; 26, Acme, Harris & Ewing, Cushing; 27, Int., N. Herald-Tribune, PA; 28, Acme; 30, Geo. Heyer-Pix; 31, Acme, Pix; 32, Sargento Errigo y Cabo Miller del CSEEUA; 33, Acme; 34, FAEEUA; 35, FAEEUA, Acme, Int.; 36, PA; 37, Acme, Int., Je Manzon-Pix, Harris & Ewing, Acme; 38, Acme, Int.; 39 y 40, PA. Clave de las abreviaturas empleadas: PA—Press Ass'n., Int.—International, CAIA—Coordinador de Asuntos Interamericanos, CSEE —Cuerpo de Señales del Ejército de los Estados Unidos, MEUA—Marina de los EUA, FAEEUA—Fuerzas Aéreas del Ejército de los EUA, OIG—Oficina de Información de Guer





Un camión militar cruza un río, suspendido de un cablecarril, bajo la dirección de ingenieros del ejército de los Estados Unidos